

Jernbane

NR 6-2010

magasinet



Full fres

Jernbanen fornyes i en grad som erfarne vedlikeholdsarbeidere ikke har sett maken til.



Jernbaneverket

Sommer

Sommeren står for døren, og mange kan forhåpentligvis se fram til noen late og avslappende dager som bidrar til å «lade batteriene». Etter en hard og problematisk vinter er det mange jernbaneansatte som virkelig fortjener dette.

Likevel er det ikke late dager og sommerstillhet som preger dette Jernbanemagasinet. Aldri før har vi gått mot en sommer med så omfattende vedlikeholdsaktiviteter på det norske jernbanenettet. Osloområdet, Drammen, Kongsvingerbanen, Bergensbanen og Dovrebanen – alle er de representert i dette bladet. Og det er ikke småtterier som er på gang.

Det er den betydelige økningen i Jernbaneverkets vedlikeholds- og fornyelsesbudsjetter som gjør det mulig å ta dette store løftet. Og at dette skaper motivasjon i Jernbaneverket, er det ingen tvil om. Jeg synes det er spesielt gledelig å høre kommentarene fra erfarne jernbanefolk som sier at de endelig har fått anledning til å gjøre noe med forhold som det egentlig skulle vært gjort noe med for lenge siden. Nå snakker vi ikke lenger om halvgodt, men om fullgodt.

Så er det naturligvis slik at en så omfattende arbeidsinnsats vil gi problemer for dem som bruker toget. Det beklager vi. Men arbeidet er lagt til den tiden på året da det skjer færrest arbeidsreiser, og jeg er sikker på at de mange pendlerne som bruker toget daglig, er glade for at det skjer på denne tiden av året. Det er vel heller ingen tvil om at det er de som virkelig har merket at jernbanen har et stort fornyelsesbehov.

Jeg er opptatt av at Jernbaneverket skal lytte til sine kunder og ha oppmerksomheten rettet mot tiltak som kan bedre hverdagen for brukerne. Til høsten åpner vi et nytt kundeservicesenter. Det er et viktig tiltak for å bedre kontakten, både med de faste brukerne og de som bruker jernbanen mer sporadisk. Gjennom en slik dialog håper vi det vil bli lettere å informere om tiltak som er på gang, og ikke minst motta innspill til forbedringer som folk er opptatt av.

Vi vet at også høsten blir krevende for oss i Jernbaneverket med oppstart av nye investeringsprosjekter og mye internt arbeid for kontinuerlig forbedring. Desto større grunn er det nå til å ønske alle en riktig god sommer, og ikke minst – takke alle dem som står på for jernbanen i sommer og bidrar til at vi kan levere stadig større pålitelighet.

Elisabeth Enger



Innhold



10 Togfrelst

Etter 17 år som bilpendler har direktøren parkert firmabilen og reiser nå kollektivt mellom Bærum og Eidsvoll.



16 Tar tid

Kundenes forlengede arm sammenlikner Jernbaneverket med et hangarskip som det tar tid å snu.

Kundenes direktør	4
Innenriks	8
- Toget slår bilen suverent!	10
Presis - selv om toget er forsinket	14
Møte med	16
Fornyer helt og fullt	19
- Blir beste bane i landet!	20
Endelig løft for sliten bane	22
Ikke opplevd maken	24
Storjobb i Drammen	26
Sommerarbeid på stengt bane	27



36 Sommervakt

Hun jobber midtveis på en av Norges aller største og mest kjente turistattraksjoner og går nesten åtte kilometer per vakt ...



19 Endelig

Endelig får Jernbaneverkets fagfolk lov å fornye jernbanen fullt og helt - men det forutsetter samme vedlikeholds nivå i mange år framover.



38 Moro

- Slepden med den spesielle «rotunden» var veldig moro, mimrer jernbanearkitekten Arne Henriksen, som drømmer om å tegne høyhastighetsstasjoner.

Sikrer strøm til tyngre godstog	28
Innenriks	30
Forskerne klare for jernbanen	32
Månedens gjest	34
Min arbeidsdag	36
Jernbanearkitekten	38
Mitt jernbanebilde	42
Berger unik historie	43
Dampende 100 års-jubileum	44
Utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR 6 • 2010

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTOKORREKTUR: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Reidar Skaug Høymork

Arne Danielsen

Hilde Lillejord

Njål Svingheim

Olav Nordli

Egil Nyhus

FORSIDE: Njål Svingheim

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbnv.no

Redaksjonen avsluttet fredag 2. juli

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.300

Layout: Cox

Trykk: Kampen Grafisk AS

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no



Kundenees direktør

Bjørn Kristiansen er i full gang som direktør for Jernbaneverkets nye divisjon, kalt Trafikk og marked. – Min viktigste oppgave er å sørge for at Jernbaneverket leverer, sier han og blinker ut tre fanesaker:

- ▶ Flere tog i rute
- ▶ Stasjoner vi kan være stolte av
- ▶ Bedre informasjon ved avvik

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: HILDE LILLEJORD

«Det er oss det står på nå»



GOD DIALOG: NSB, her representert av persontogdirektør Tom Ingulstad, er den største enkeltkunden til Jernbaneverket og en viktig samarbeidspartner.

– Flere tog i rute, stasjoner vi kan være stolte av og informasjon som det går an å forholde seg til også når det oppstår avvik i trafikken, er områder som ikke bare er viktige for Jernbaneverket, men for jernbanen som transportmiddel. Vi er nødt til å heve omdømmet til jernbanen både på persontrafikk og gods. Den eneste måten å gjøre det på, er å levere et bedre produkt.

Den nye direktøren for Trafikk- og markedsdivisjonen i Jernbaneverket, Bjørn Kristiansen (55), ser ikke mørkt på å starte på bunnen. Selv har han fortsatt kunnskap om jernbane siden han noen år på 90-tallet var direktør for NSB Gods og for BaneTele AS.

For øvrig har han i arbeidslivet beskjeftiget seg mye med logistikk og data. Det siste er kanskje ikke

unaturlig for en som er sivilingeniør i nettopp det faget.

Dessuten er det blitt en del markedsarbeid og salg på Kristiansen. Nå sist i det selskapet han er medeier i, Worksoft AS. Men hvorfor ville han tilbake til jernbanen og et dårlig omdømme?

Kundens talerør

– Person- og godskunder skal ønske å bruke jernbanen. Det vil jeg bidra til, og derfor valgte jeg å takke ja til denne jobben, forteller Bjørn Kristiansen, og legger til:

– Det at jernbanedirektøren har valgt å utvide kundebegrepet, vil ha mye å si for måten vi jobber på. Jeg er glad Trafikk og marked har fått ansvaret fullt ut og at vi kan si det er oss, og ikke bare NSB eller andre togselskap, som har ansvaret.

Den nye divisjonen skal ta hånd

om alle elementene som betyr noe for kunden helt til kunden har kommet fram til bestemmelsesstedet.

Når kunden har sett i rutetabellen og vet når toget skal gå fra sin stasjon, er neste trinn oppmøte på stasjonen. Det kan være en opplevelse som er så som så i dag. Det har Kristiansen selv opplevd:

– Jeg skulle ta toget fra Sandvika sent en kveld. Det var søppel overalt, og to anvisere var ute av drift. Jeg skal innrømme at jeg ble deprimert. Slik skal ikke kundene møte oss. De som skal bruke jernbanen, skal møte en stasjon vi kan være stolt av. Vi skal aktivt jobbe med driften av stasjonene, sørge for at bygningene ikke er tagget, at søppelkassene er tømt og slike ting. Stasjonene, alt fra adkomst til parkering og informasjon om tog-

gangen, er viktig for folk som skal ut og reise.

Bedre informasjon

Hvis alle tog til alle tider hadde vært i rute, ville passasjerene fint klart seg uten spesielt mye informasjon. Men slik er ikke virkelighetens verden. Og slik var det definitivt ikke i vinter.

– Det vi får mest pepper for er å gi informasjon ved avvik. Skal vi bedre omdømmet, må vi bli bedre på riktig informasjon, på rett sted – informasjonen kunden trenger til reisen.

Bjørn Kristiansen lover å bruke 100 millioner på tavler og monitører, få et nytt kundeservicesenter opp og stå i Drammen, opprette kommunikasjonskanaler som facebook og twitter og ha et tydelig fokus på punktlighet i Jernbaneverket.



SLIK: Bjørn Kristiansen vil at kundene skal møte en ryddig, ren og pen stasjon



KRAVSTILLERNE: Katrine V. Gjørum i Romerike pendlerforening og Willy Frantzen i Østfold pendlerforening representerer kundegrupper Bjørn Kristiansen vil ha nær kontakt med.

– Dessuten skal vi ta en langt mer aktiv rolle i arbeidet med å få togene til å gå i rute, lover Kristiansen, som er klar over at det tidligere har skortet på ressurser til å gjøre dette.

– Jeg oppfatter dette som vanvittig positivt. Det er oss det står på nå. Men vi skal ikke gjøre jobben alene. Vi skal ha en høy grad av dialog med kundene, og blant disse finner også togselskapene seg. For meg er det veldig viktig.

- Lett prioritering

I Jernbanemagasinet nr. 10 i fjor varslet jernbanedirektør Elisabeth Enger at en ny, kundeorientert trafikkdivisjon skulle bli tyngdepunktet i Jernbaneverkets nye organisasjon. «Trafikk blir kundens røst innad, og denne røsten vil ha siste ord i interne diskusjoner om priori-

teringer», lovte jernbanedirektøren. På hvilken måte vil den nyansatte trafikkdirektøren bruke denne makta?

– Vi skal være en kravstiller. Ikke for å henge ut noen, men for å bli bedre. Det er kritisk viktig at vi får snudd det dårlige omdømmet. Den eneste måten å gjøre det på, er å levere et bedre produkt. Det betyr nok at jeg er nødt til å være en som pirker litt borti andre områder, men jeg oppfatter at det kanskje er det som må til, sier Bjørn Kristiansen, og legger til at det ikke er uenighet om målene.

– Når vi alle har det samme målet, å bedre jernbanens renommé, da må alle jobbe aktivt for å få det til. Da blir også prioriteringen enkel, avslutter den nye hoggestabben i Jernbaneverket.



Barnejubel på Hamar

Over 8 000 små og store besøkte årets utgave av Stoppested Verden, en internasjonal barnefestival som ble arrangert for

tredje gang med Norsk jernbanemuseum som vertssted. Arrangementet, som er gratis for publikum, har økt i omfang fra år til år med tilbud til de helt små i bleialder (eget sansehus) og oppover. Mottoet for barnefestivalen er å bringe verden hit. Det har de til de grader lyktes med. Følg med på www.stoppestedverden.no om neste års arrangement.

Grong-historie

Stortinget gjorde vedtak om å bygge ut strekningen Snåsa-Grong i 1908, men først 1. juli 1930 var banestumpen på 38 km ferdig - inklusive en stor stasjonsbygning på Grong. I ti år ble Grong den nordligste stasjonen på Nordlandsbanen. På Grong var det også en forgrening til Namsoslinjen, slik at stasjonen ble et viktig knutepunkt og medvirkende til utviklingen av et tettsted. Nå har de to jernbaneveteranene Reidulf Magnussen (f. 1945) og Øystein Dahl (f. 1946) samlet stasjonens historie i et hefte. Det er betimelig. I fjor ble billettsalget lukket, og når fjernstyringen blir koblet på, er også tiden for betjening på stasjonen helt over.

Fast ansatt

Tom Ingulstad har fungert som persontogdirektør i NSB siden Stein Nilsen tok sin hatt og gikk i vinter. Etter at NSB gjennom rekrutteringsselskapet Visindi hadde fingrasket mange søkere til jobben, landet NSB på Ingulstad som persontogdirektør også i fortsettelsen. Det skulle forresten bare mangle. Ingulstad (54) er utdannet sivilingeniør i vei-, jernbane- og anleggsteknikk fra



NTH og har jobbet med alle former for jernbanevirksomhet: bane, eiendom, persontrafikk, sikkerhet, ruteplanarbeid etc. siden 1980.

Kongsberg fjernstyrt

I slutten av mai trakk det gamle sikringsanlegget fra 1959 på Kongsberg sitt siste sukk. Samtidig startet innspurten med innkobling av det nybygde sikringsanlegget. Nå er stasjonen omsider fjernstyrt.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

- Dette er på høy tid. Det gamle anlegget fra 1959 var mildt sagt godt brukt, sier Ragnar Sletsjøe fra Jernbaneverkets signalavdeling i Skien.

Han har det siste halvåret vært i sving på Kongsberg seint og tidlig sammen med blant andre signallæringer i Jernbaneverket. De har under kyndig veiledning bygget opp det nye anlegget.

Arbeidene på Kongsberg har pågått gjennom flere år. På grunn av blant annet mangel på fagfolk har prosjektet i perioder blitt satt på vent.

- Derfor er det svært etterlengtet at vi nå endelig kan fullføre jobben, sier prosjektleder Benoni Neraas.

Modernisert

Moderniseringen av Kongsberg stasjon fikk

godkjent hovedplan allerede i 1995. Nye plattformer, undergang under sporene med heis, tilrettelegging for funksjonshemmede samt deler av driftsbangården ble tatt i bruk i 2002. Nå er moderniseringen fullført, og stasjonen skal fjernstyres fra Drammen trafikkstyringssentral.

Det nye sikringsanlegget inneholder noe sånt som 50 kilometer med kabler. Anlegget er av typen NSI 63 slik de øvrige anleggene på strekningen er. - Dette er gode anlegg med lite feil. Vi kjenner anleggene godt, og det er viktig at vi nå også får god kompetanse på disse anleggene hos lærlingene våre, sier Ragnar Sletsjøe.

Prisen for nytt sikringsanlegg på Kongsberg stasjon med tilpasninger og sporanlegg beløper seg til cirka 50 millioner kroner.



LÆRERIKT: Signalmontørlærling Stian Ellefsen synes det har vært veldig spennende og lærerikt å få være med på å bygge noe nytt.



ÖPPNA LANDSKAP: Da arealet på de tilgjengelige lokalene ikke gikk opp med antall ansatte, ble løsningen åpne landskap ved OPM. Det har vært en suksess, oppsummerer Willy Sund (t.h.).

Fra celler til landskap

- Å sitte i landskap er mer sosialt enn å sitte på cellekontor. Vi blir bedre kjent med hverandre, og det er enklere å få til informasjonsflyt, oppsummerer Willy Sund ved Operasjonssenter Marienborg (OPM).

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Ved OPM, som overvåker og drifter GSM-R-nettet, endte de om lag 40 ansatte med å sitte i åpent landskap etter en lang prosess med hvordan de nye lokalene skulle innredes for at alt og alle skulle få plass.

SINTEF Byggforsk ble hyret inn til å utarbeide en kravspesifikasjon til de nye lokalene sammen med de ansatte. Etter en prosess på lengde med et svangerskap endte de opp med en løsning der kontorveggene er revet, men der de uttalte behovene som kom fram i prosessen, er ivarettatt.

- Det var særlig frykten for støy som bekymret enkelte. Men det har kommet overraskende få innspill på at noen er misfornøyde med den valgte løsningen. Jeg hadde forventet mer, sier Willy Sund, gruppeleder for tjenesteleveranse ved OPM.

Suksess

OPM er bemannet døgnet rundt, året rundt. Det var derfor også noen helt spesielle krav som måtte oppfylles - blant annet kjøkken med nødvendig utstyr. Men den viktigste årsaken til at ombyggingen er blitt en suksess, er fire små møterom:

- Her kan de gå som trenger ekstra konsentrasjon rundt en oppgave, for mindre møter eller for å ta en sensibel telefonsamtale, sier Ørjan Berg-Johansen, leder for OPM og selv sittende i åpent landskap.

Willy Sund har registrert at ombyggingen også ble en form for omorganisering. - Vi samhandler på en annen måte, og lederne er blitt mer coacher enn tradisjonelle ledere.

Så hvis andre må rive noen vegger for å få plass til alle, så er det kanskje ikke så mye å frykte?

Gjenbruksjernbaner

Når det gamle sporet mellom Skoppum og Horten nå blir revet, blir det meste tatt vare på for bruk andre steder i landet, melder avisa Gjengangeren. Kjøreledningen blir gjenbrukt på Thamshavnbanen, det samme med sju sporveksler. Skinnegangen havner på Vestlandet og bidrar til å holde den gamle Vossebanen i tidsriktig stand. Mens Hortenlinjen ble åpnet i 1881, ble Thamshavnbanen åpnet i 1908, som landets første, elektrifiserte jernbanestrekning. Den gamle Vossebanen er fra 1883. Begge disse er i dag museumsjernbaner med turisttrafikk om sommeren og vel verdt et besøk.

Tunnelskole

Lyst til å fordype deg i tunneler? Da er sjansen her nå. Jernbaneverket, Statens vegvesen og NTNU har gått sammen om opplegg og innhold til et studium som skal gi faglig fordypning i en tunnels livsløp fra planlegging, bygging, drift, vedlikehold og til og med rehabilitering. Studiet på Tunnel-skolen er koordinert med den nye Samferdselsskolen og får felles skolestart og samlinger. Studiet er beregnet på ansatte i Jernbaneverket og Statens vegvesen og vil gi studiepoeng ved



NTNU. Jernbaneverket har i år fem plasser på Tunnel-skolen. Søknadsfrist er 20. august. De interesserte tar kontakt med Knut Nilsen i Utbygging.

Konsulentmat

På Doffin (Database for offentlige innkjøp) ligger det nå ute informasjon om alle de utredningsoppgavene som skal utføres i forbindelse med fase 2 i høyhastighetsutredningen. Utrednings- og analyseoppgavene spenner fra markedsanalyser og miljøanalyser til jernbanespesifikke utredninger. Tilbudsfristen for de som er interesserte, er satt til uke 30 og 31, det vil si i slutten av juli og begynnelsen av august. Evalueringen av de innkomne tilbudene vil skje i løpet av august. Utlysningen fra JBV Plan og utbygging går også internasjonalt.

- Toget slår bilen suv erent!

Etter 17 år som bilpendler parkerte Tore Havstein bilen. Siden 1. mars i år har han reist kollektivt mellom Bærum og Eidsvoll. - Ett månedskort tilsvarer fire dager med firmabil, forteller han og påpeker at togforbindelsen til Oslo har stor betydning for bedriften.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Torsdag 8. juni, klokken 06.45: Vi befinner oss på Østerås T-banestasjon i Bærum og har avtalt å møte Tore Havstein, administrerende direktør i Eidsvoll Electronics – en avansert ingeniørbedrift som siden 1966 har designet kontrollsystemer til forsvar, fly og romfart.

Direktøren parkerer firmabilen (det han kaller «en unødvendig stor Volvo») presis etter avtalen, og i god tid før T-banens tog forlater stasjonen klokken 06.51.

Bilen streiket

Vel om bord i et flunkende nytt T-banetog konstaterer Havstein at det har fått opp farten og regulariteten etter de siste års modernisering. Derfor foretrekker han å ta tunnelbanen til Oslo S framfor å basere seg på buss til Lysaker.

– Vi har uansett god tid før regiontoget fra Larvik til Lillehammer forlater Oslo S klokken 07.37, konstaterer han.

– Hvordan ble du egentlig togpendler?

– Det begynte med at bilen streiket og NAF satte den på lasteplanet. Jeg sto der og måtte tenke i nye baner: Det går jo tog! Og da oppdaget jeg fort at det er mye mer behagelig å ta toget enn å konsentrere seg i all slags føre på veien.

Etter et øyekast ut av vinduet spør han: – Har du reist med metron i Paris? Den er rask, komfortabel og billig, og det er helt unødvendig å spørre etter rute-tabell.



KLAR TALE: – Alt som ikke bruker bensin, må prioriteres nå! Det mener den nyfrelste togpendleren fra Bærum.



06.46

Tore Havstein parkerer gladelig bilen på Østerås T-banestasjon.



07.06

- T-banens tog har fått opp farten ...



07.19

En fornøyd fast kunde sikrer seg en kopp kaffe på Oslo S.



07.35

Toget kommer - før det skal gå.



08.06

- Tenk 30-50 år fram i tid ...



08.16

En liten spasertur på stasjonsområdet.



08.20

Gladelig at bussen nå korresponderer med toget.



08.23

Tore Havstein går av bussen rett utenfor bedriften.



08.25

Direktøren er klar for en ny arbeidsdag.

Presis

Vi ankommer Jernbanetorget klokken 07.12. Havstein setter raskt kursen mot 7-11-butikken ved sentralhallen. Her sikrer han seg ferskbrygget kaffe og gjør seg klar for morgens tur på den eneste moderne jernbanestrekningen i Norge – mellom Oslo og Eidsvoll.

– Jeg har reist med toget i over tre måneder, og det har kun vært forsinket EN gang, proklamerer han. Vi minner om at situasjonen nok var annerledes i de kalde vintermånedene.

– Vannet frøs også på hytta vår på Hafjell! repliserer han. Også denne morgenen ankommer toget i god tid før avgangstid fra Oslo S.

- Hvis folk hadde visst ...

Selv om den store pendlerstrømmen går mot Oslo, er det også mange passasjerer

som skal nordover mot Lillestrøm og Gardermoen.

Vi greier likevel å finne en ledig krok, og Havstein begynner å snakke om fart: – Hvis folk hadde sett hvor fort dette toget går ... Vi kjører jo glatt forbi ambulanser på utrykning. Det er nesten så det minner meg om supertoget mellom Marseille og Paris.

Nærhet til Oslo

– Din bedrift ligger drøye tre kvarter fra Oslo sentrum med tog og buss. Hva betyr den gode forbindelsen til hovedstaden?

– Den betyr utrolig mye. Vi prøver å rekruttere topp ingeniører, og mange av dem er litt rallarer. Det er ikke sikkert de har bil en gang. For oss som bedrift er det viktig å kunne tiltrekke oss folk som reiser mye, og som av ulike grunner

ønsker nærhet til Oslo. Vi rekrutterer utdannede mennesker, og de har gjerne også en ektefelle med lengre utdannelse. Mange av dem vil bo i Oslo, og det er fullt mulig å kombinere med jobb hos oss.

Forstår ikke

Også Tore Havstein har en kone med god utdannelse, og det er medvirkende til at de er blitt boende i Bærum. Hver fredag ettermiddag kaller hytta på Hafjell, og da kommer kona med toget til Eidsvoll klokken 16.15.

– Presis, erklærer Havstein.

– Noen ganger tar hun toget helt til Lillehammer. Hun er også blitt helt togfrelst. Havstein forstår ikke at det nå bygges firefelts motorvei mot Hamar, og at det ikke bygges dobbeltsporet jernbane først.

– Se hvor lite areal jernbanen beslag-

legger i forhold til vei, sier han og peker ut av vinduet. På veien til Hamar trengs det ingen firefelts motorvei, slik jeg har erfart det. Der heter problemet Kolomoen, krysset der E6 og riksvei 3 møtes.

Knapphet på olje

– Du leder en bedrift som må tenke minst 20 år inn i framtida. Hva tenker du om fremtidig infrastruktur?

– Alt som ikke bruker bensin, må prioriteres nå! Olje blir en knapphetsressurs i framtida. På kort sikt har vi mulighet til å tjene penger på oljen. Men vi må ikke basere oss på dette som energikilde i framtidens Norge.

– Så hvis du var samferdselsminister med ubegrenset makt ...

– ... da ville jeg satset mye mer på jernbanen og redusert kraftig på firefelts motorveier. Jeg ville beholdt de eksister-

ende jernbanetraseene til gods og kanskje noe lokaltrafikk og bygd høyhastighetsbaner til Bergen, Trondheim og Stavanger. Vi vet fra utlandet hvor populært det er å reise med virkelig raske tog. Den landbaserte godstrafikken er dessuten en enorm forurensningskilde, og den bør i størst mulig grad overføres til jernbanen.

– Dessuten ville jeg engasjert meg sterkt i utviklingen av elektriske biler. Innenfor Ring 2 i Oslo burde det ikke vært tillatt å kjøre noe annet enn elbiler.

Tenk langsiktig nok

Nok en gang ankommer Tore Havstein Eidsvoll stasjon i rute, og han går rett om bord i en ventende buss som transporterer ham fram til bedriftens lokaler utenfor Eidsvoll sentrum.

Vi går av bussen klokken 08.23 – en time og tre kvarter etter at

bilen var parkert på Østerås.

– Selv om jeg totalt sett bruker litt mindre tid med bil enn med T-bane, tog og buss, er jeg ikke i tvil om at toget slår bilen suverent.

– Hvilke tanker gjør du deg når jernbane i stor grad stemples som samfunnsøkonomisk ulønnsom?

– Her tror jeg man kan lage de regnestykkene en ønsker seg. Det spørsmålet vi må stille oss er: Hva er mest lønnsomt om 30 og 50 år? Og husk at hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll ble bygd i 1854. Det går tog på den samme strekningen – over 150 år etter. Så mitt råd er: Tenk større og tenk lengre fram! Vi må være voksne nok til å ta noen langsiktige beslutninger i dette landet. Oljen har lært oss mye. Nå må vi utnytte denne lærdommen til å utvikle et bærekraftig og konkurransedyktig Norge!

Presis – selv om toget er forsinket

Jeg visste det allerede før toget kjørte inn på Moss stasjon: SMS-meldingen om sporvekseltrøbbel på Ski ville berøre pendler-toget kl. 07.01. Der skulle jeg reise sammen med noen hundre Østfold-pendlere.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

I nest bakerste vogn på tog 106 finner pendlergjengen «Camp 4» raskt sine plasser i en firergruppe. På den andre siden av midtgangen sitter «hangarounds'en», karene som venter på opprykk til den innerste sirkel.

Toget går presis fra Moss. Så stopper det, som ventet, før innkjør Ski. Meldingen om sporvekselen går over høyttalerne, men uten den helt store reaksjonen fra Camp 4.

– Jøss. Bare moro å oppleve en forsinkelse, er kommentaren fra en av pendlere, før visepresident i Camp 4 og pendlerveteran Øystein Hermansen legger til:

– Forholdene er bedre enn en kan få inntrykk av gjennom media. Hvis man ikke klarer å takle fem minutters forsinkelse, må man slutte å pendle!

Hermansen har vært dommer i Borgarting lagmannsrett i 19 år. Når rettsmøtene er blitt satt kl. 09.00, har han sittet klar i salen. Alltid.

Veteraner

Hermansen begynte å reise mellom Moss og Oslo som ung juss-student. Det var i 1973. Fra da av har han tatt toget. Siden kom de andre til. Advokat Geir Hovland først. Så Vidar Hauge Halvorsen, også han jurist. Samt de to som utgjør «folkets røst», Trond Engebretsen som jobber i SAS, og Paul Norberg, som er direktør og redaktør ved Arbeidsmiljøsenenteret.

Den formelle stiftingen av pendlerforeningen Camp 4 ble foretatt 22. oktober 2000. Siden har det tatt av, for å si det mildt.

Camp 4 avholder hvert år års-



DREVNE PENDLERE: Øystein Hermansen (t.v.), Trond Engebretsen og Paul Norberg er veteranpendlere mellom Moss og Oslo. Medpendlerne Geir Hovland og Vidar Hauge Halvorsen i foreningen Camp 4 var dessverre fraværende den dagen Jernbanemagasinet slo seg med på reisen.

møtet på en utenlandstur der både kulturelle opplevelser og en fotballkamp står på dagsordenen. Hvert femte år skal denne turen gå til Barcelona. Der var de på sin aller første utflukt. På stadion Camp Nou for å bivåne en av de store hatkampene i fotballverdenen, FC Barcelona mot Real Madrid. Navnet Camp 4 har en direkte sammenheng med denne turen.

Siden har de hatt opplevelsrike årsmøter i Istanbul, Lisboa, Madrid, Aten, Roma, Torino og Milano. I høst er igjen Nord-Italia turmål.

Glade gutter

Men togpendlinga har medført

mer. Julebord kom som et naturlig evenement. Det avholdes den første helga i januar og alltid på restauranten La Gondola i Moss. Det er vedtektsfestet.

Nå er det også blitt vedtektsfestet en sommerfest, som alltid vil bli arrangert hos president Hauge Halvorsen, og som alltid skal inneholde et sjøbad ved midnattstider.

– Til julebordet inviterer vi fast konduktørbrødrene Jan og Svein Rørmyr fra Halden. De er blitt personlige venner, forteller Trond Engebretsen.

Øystein Hermansen legger til at en kvinnelig konduktør som kjørte dette toget noen år, laget en plakatt som hun la på de aktuelle setene

med påskriften «Reservert fire kjekke menn fra Moss». Dette klenodiet har Hermansen naturlig nok tatt godt vare på.

Seriøst

De første årene fikk medlemmene servert kaffe fra trillevogn. Da denne ble rasjonalisert bort fra toget, måtte Camp 4 ta termosen i egen hånd. Det er sekretærens plikt å føre ukelister over kaffekokere. Ansvarlige kaffekokere, vel å merke.

– En gang jeg forsov meg, måtte jeg kjøre ned til stasjonen iført morgenkåpe for å overlevere kaffen før jeg dro hjem og ordnet meg, forteller Engebretsen for å under-

streke hvor alvorlig vedtektene skal tolkes.

Seriøst er også årsmøtet. Referatet er gjerne på 3-4 sider høyverdig prosa. Som dette sitatet fra fjorårets årsmøtereferat, på restaurant Hostal El Pintor i Barcelona:

«Geir foreslo gjenvalg til samtlige verv, noe representanten Hermansen sluttet seg til. Han ba om stille akklamasjon for Geirs forslag, noe som ettertrykkelig ble gjennomført».

Tro mot toget

Formålet med foreningen Camp 4 er å skape trivsel i pendlertilværelsen og å dyrke det gode vennskap. Det ovenstående vitner om at

formålet er tatt på alvor.

Men alle som prøver seg på et hint om at det nok må være en prøvelse å være togpendler, og at det av den grunn er lett å bli utro mot toget når det går en splitter ny firefelts motorvei like ved, blir kontant avvist.

– Flere av oss bor faktisk i Rygge kommune. Like ved stopper timeekspresen. Men for oss er det helt uaktuelt å ta bussen, slår Øystein Hermansen fast.

Og da blir det slik til pensjonsalderen skiller dem ad. Ikke for det, det kan tenkes at et pensjonert medlem i Camp 4 blir med toget inn til Oslo en morgen bare for hyggens og kameratskapets skyld.

Kundenes forlengede arm

Kamal Kamboj er en norsk-indisk energibunt som skal spille en viktig rolle i å løfte Jernbaneverkets blikk fra pukk og skinnegang til også å omfatte kunden på perrongen.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

– Jeg er født i Punjab i India. Begge foreldrene mine er indiske, men vi kom til Norge da jeg var bare seks år gammel, så jeg har tatt hele utdannelsen min her. Etter videregående og en bachelor på BI begynte jeg som teamleder innen kundeservice hos Telenor. Jeg var kun 22 år og kom rett fra skolebenken. Her lærte jeg utrolig mye om kundefokus. Om ikke kunden alltid har rett, så har han uansett krav på skikkelig behandling.

Tid til mye

Kamal Kamboj er en av de stadig flere, unge innvandrere som setter seg dristige mål – og når dem. Du finner dem flittig studerende på lesesalene og i stadig flere ledende stillinger. Det vevre utseendet til tross i løpet av de siste tretti årene har hun arbeidet kontinuerlig i heldagsstilling i Telenor i tillegg til at hun har tatt en master i management i form av fire års deltidsstudium pluss at hun også har satt tre barn til verden!

– Telenor var en flott arbeidsgiver som satset på småbarnsforeldre, utbryter Kamal og lar seg frivillig og uten forkleinelse for sin – også indiskfødt – ektemann putte inn i denne ytterst maskuline kategorien. Nå har altså den 36-årige «småbarnsfaren» latt seg lokke over i Jernbaneverket, der hun har fått ansvaret for å bygge opp et helt nytt kundesenter fra grunnen av.

Ett ansikt – én stemme

– Det har jo lenge eksistert et

mottakssenter til å svare på henvendelser i forbindelse med servicegarantien, men nå er det meningen at kundene skal kunne komme til oss med alle typer henvendelser. Jernbaneverket har jo så mange roller og er ikke alltid så lett å skjelle fra for eksempel NSB eller Jernbanetilsynet. Med det nye kundesenteret håper vi å kunne gi Jernbaneverket ett ansikt og én stemme utad.

Med seg får hun to medarbeidere, én med solid erfaring fra Jernbaneverket og én med bakgrunn fra Norwegian. I løpet av høsten skal senteret være operativt.

Da vi treffer henne på Oslo S, kikker hun opp i velvingene og lar seg imponere over hvor stor sentralstasjonen er, og denne henførelsen skyldes slett ikke bare at hun til daglig er stasjonert i Drammen.

– Vet du, jeg ante overhodet ingenting om Jernbaneverket før jeg så stillingen utlyst i februar og ble nysgjerrig nok til å klikke meg inn på nettet. Det jeg leste virket spennende. Jernbaneverket ligger nok noen år etter, minner meg mye om Telenor da jeg begynte der i 1996. Den gangen satt det fortsatt masse «Televerk» i veggene, en stor, hierarkisk og ganske monopolistisk organisasjon dominert av mange produktorienterte ingeniører med lite kundefokus.

Enger og Kjøll

– Elisabeth Enger minner meg mye om min gamle sjef i Telenor, Berit Kjøll. Det var dame som lett



STORT PÅ OSLO S:

Bosatt på Lierskogen, men med tre barn på tolv, sju og to burde kundesenteret bli enkelt for Kamal Kamboj.



snakket seg varm om å behandle kunder. Hun bredte en kunde-paraly over hele Telenor, det var da bedriften ble omorganisert i kundeorientert retning. Etter hva jeg har lest av hva Elisabeth Enger har skrevet, ønsker hun en tilsvarende utvikling i Jernbaneverket. Nå skal for eksempel «kundetraffikenheten» dominere organisasjonskartet framfor «Dovrebanen» eller «utbyggingsavdelingen».

En viktig forskjell mellom de to kommunikasjonskjempene er at Telenor er endret til en kommersiell bedrift, noe Kamal tror både kan være til fordel og ulempe.

– Tøffe økonomiske resultatkrav fører ofte til kostnadsuttak som går ut over kundene, for eksempel i form av nedbemanning. Etter «dotcom-døden» ved århundreskiftet opplevde vi dette i Telenor. På den andre siden, uten dette fokuset, blir det ofte til at organisasjonen bruker penger som «fulle sjømenn». Derfor skulle jeg gjerne

sett at det fantes avdelinger i Jernbaneverket som aggregerte inntekter, men det skjer nok ikke.

Et hangarskip

Modeller der forvaltningsbedrifter «leker butikk» ved for eksempel å organisere seg i bestillende og utførende enheter, har hun ikke veldig mye tro på.

– Telenor er et hangarskip som det tar tid å snu. Sånn er Jernbaneverket også. De grepene vi tar i dag, vil vi kanskje se resultatene av først om flere år. Derfor er det også vanskelig å spå hvor stor pågangen vil bli på det nye kundesenteret. I dag er det ikke snakk om så mange henvendelser, men så vet heller ikke folk hvordan de skal få tak i oss. Når vi går ut med høy profil, vil det nok bli atskillig mer. Vi vil satse på internett i første omgang, og også relativt raskt være tilgjengelig på sosiale medier som Twitter og Facebook. Etter hvert vil også telefonbetjening

KUNDESENTER:
Antakelig oppe og går i september.

falle på plass, men vi vil neppe tilby skranketjeneste.

Revidere erklæring

– Serviceerklæringen var sikkert veldig bra i 2003, men er nå moden for revidering, noe vi også skal gjennomføre. Om vi kommer fram til noe veldig nytt og revolusjonerende, vet jeg ikke, men vi har noen ideer som skal bearbejdes gjennom en workshop. En forandring er også at mens serviceerklæringen fram til i dag har vært selve grunnmuren for mottaksapparatet, vil den heretter bli en av flere hjørnesteiner. Kundesenteret skal være kundens forlengede arm inn i Jernbaneverket. Vi kommer til å sitte på mye kundekunnskap, og vil utarbeide tiltaksplaner som vil bli spilt inn regelmessig til resten av organisasjonen.

Utvikler energi

– Allerede da jeg leste stillingsannonser, dannet jeg meg et bilde av hvordan løsningen burde være og så for meg hvordan jeg selv skulle fungere i stillingen. Hittil har alt gått i den retningen jeg tenkte meg!

Hun snakker rolig, med ettertanke og trykk. Vi aner bein i nesa og kraftig beslutsomhet og vilje. Samtidig er hun så utrolig mild og vennlig og feminin og oppgir også pusling med blomster og kjøkkenhage samt lesing av skjønnlitteratur som yndlingshobbyer. Hvorfor får hun ork til alt? Hvordan finner hun balansen i tilværelsen? Svaret finnes i østerlandsk tradisjon:

– Jeg bruker en god del tid på yoga. Meditasjonen gir mental styrke og overskudd, i tillegg til at jeg holder kroppen frisk og rask. Med yoga benytter jeg kroppens egen energi til å utvikle enda mer energi. Yoga er virkelig tingen, avslutter Kamal Kamboj blidt før hun freser av gårde til neste møte.



Fornyser fullt og helt

- I løpet av høsten når fornyelsen av Kongsvingerbanen fram til svenskegrensen. Dermed er sporet på banen fornyet i hele sin lengde.
- Slik ønsker Jernbaneverkets fagfolk å fornye flere baner.
- Større forutsigbarhet og økte rammer til vedlikehold gjør at det nå blir mulig å fornye jernbanen fullt og helt – ikke stykkevis og delt. ►

- Blir beste bane i landet!

KONGSVINGERBANEN: Han er ikke i tvil. Per Engstrøm sitter inne i ballastrenseverket og følger nøye med der det enorme maskineriet spiser seg meter for meter nærmere riksgrensen: - Dette blir landets beste bane når vi nå snart er ferdige med hele strekningen.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM



Per Engstrøm i Baneservice.

Kongsvingerbanen blir i løpet av sesongen ferdig ballastrenset og fornyet i hele sin lengde, som den første hele strekningen i landet. Arbeidet startet i 2003 og har pågått hvert år siden.

Målene nås

Kongsvingerbanen hadde dårlig sporkvalitet, problemer med ustabil spor, dårlig drenering og mange feil. Banen var nedkjørt.

Prosjektet startet med forberedelser for ballastrens fra Tuen ved Lillestrøm, og riksgrensen ved Charlottenberg syntes uendelig langt unna. Men nå er målet snart nådd, og samtidig nås også punktlighetsmålene. Mens dette skrives, viser ferske tall en punktlighet på 94 prosent på Kongsvingerbanen.

- God jobb

Per Engstrøm og de 30 andre fra Baneservice, som har kontrakten på renseverkkjøringen, ser at det monner.

- Det er veldig mye finstoffer i ballasten her, sier han. - Når vi nå graver ut all ballasten under sporet, frakter den vekk og erstatter den med ny puk, får vi en helt annen standard.

Før fornyelsesprosjektet kommer så langt som til at renseverket og de tilhørende maskinene kan kjøres, er det gjort en stor jobb med forberedelser.

- Her er det gjort en veldig god jobb før vi kom. Det merker vi på at det er sjelden vi støter på overraskelser underveis. Alle kabler som lå i ballasten, er samlet i egne



GRAVER UT: Renseverket graver ut gammel puk.

kabelkanaler, alle stikkrenner er rensket og alle dreneringssystemer er fornyet. Langs banen er også all skogen hugget, så dette blir helt topp, mener Engstrøm, som selv har kjørt på renseverket siden 1985 og vet hva han snakker om.

120 meter i timen

Når ballastrenseverket går som det skal, ligger hastigheten på 120 meter spor i timen. På et normalt skift renses og fornyes 400 - 600 meter spor. I anleggsperioden er togtrafikken innstilt mellom klokka 07.45 og 14.30 for at det skal kunne jobbes effektivt på strekningen. Bare i perioden 4. juli-14. august er det avbrudd i

jobbingen. Da skal renseverket med folk og maskiner til Ofotbanen.

Beregnet ankomst på svenskegrensen er 17. oktober.

- Hver eneste meter skal med, derfor har vi avtalt å kjøre helt inn i Sverige med den fremre delen av renseverket, uten å bli stoppet i toll, ler Per Engstrøm.

Stort apparat i sving

Det er et stort apparat i sving når renseverket kjøres. Helt foran går det et lokomotiv som stadig tar med seg vogner med gammel puk etter hvert som de fylles. Lange transportbånd sørger for at den knuste pukkan og finstoffene som renseverket graver ut under sporet

etter hvert som maskinene siger framover, blir transportert vekk.

Selve renseverket består av et komplisert maskineri der et stort «gravekjede» graver seg framover og helt ned til 30 centimeter under svillene.

Bak renseverket pakkes sporet av en pakkmaskin, og bak denne kommer en ballastplog som fordeles den nye pukkan riktig og til slutt kjøres en sporstabilisator. Denne maskinen, som kalles «stampa», sørger for å simulere et visst antall togpasseringer slik at sporet «setter seg» riktig og perioden med nedsatt hastighet begrenses til noen få dager.

Det kjøres også et eget pukktog for tilførsel av ny puk. Helt til

slutt kommer en revisjonsvogn som sørger for riktig justering av kontaktledningen i forhold til det nyrensede sporet.

- Pakkmaskinen har datautstyr for beregning av den optimale sporgeometrien, forteller byggeleder Bjørn Aasen.

- Sporet blir dessuten justert og flyttet på slik at den beste plasseringen oppnås når renseverket har passert.

Med til jobben hører også sveising og nøytralisering av sporet.

Full pakke

- Jeg ser tydelig at vi har blitt flinkere til å få med oss hele baneanlegget når vi først går så grundig til verks som



BORT: Forurenset masse transporteres vekk.

NY STANDARD: Hele Kongsvingerbanen får en betydelig høyere standard.



Endelig løft for sliten bane

DOVREBANEN: Den tett trafikkerte Dovrebanen nord for Eidsvoll er preget av slitt infrastruktur med mange feil og saktekjøringer. Men nå skal utviklingen snus. Større forutsigbarhet gjør det mulig å starte vedlikeholdsarbeidet tidligere og dermed rekke mer år for år.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM



Anleggsleder Arild Skjæret.

Vi er på Minnesund stasjon rett sør for den kjente Minnesundbrua. Det er tidlig morgen, og folkene fra JBV Drift øst på Hamar er i full gang med å forberede dagens økt med skinnbyttning.

– Alt må være klart slik at vi kan starte straks disponeringstida tar til, sier anleggsleder Arild Skjæret. Så snart sørgående intercitytog har krysset med nordgående trondheimstog, starter jobben. Om to og en halv time må skinnene i spor én være byttet og sporet klart for tog igjen. Ikke mange minuttene etter topasseringen er skinnene fjernet. De bærer tydelig preg av å være godt brukt.

– Ja, vi har veldig mye som trenger utskifting her på Dovrebanen, bekrefter Arild Skjæret.

Overbelastet

– Vi tar det mest slitte først og jobber oss videre på lista etter hvert. Men det er en utfordring å få slippe til på sporet. Her går det tog hele tida. Trafikken har økt veldig på denne strekningen, sier Skjæret.

Dovrebanen er et av Norges tettest trafikkerte enkeltspor. Det er timesavganger i begge retninger til og fra Lillehammer, det er fjern-tog til og fra Trondheim og det er tømmer-tog, biltog og containertog fra mange ulike selskaper.

– Alle skal fram på den enkeltsporede banen. Fasiten forteller at Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar har 66 tog i døgnet, det er svært nær kapasitetsgrensa. Strek-

ningen Hamar – Lillehammer er erklært overbelastet. Årsaken er at det der er lengre mellom kryssings-sporene.

Enkeltspor – dobbelt trafikk

– Hadde denne banen og flere av de andre hardt belastede enkeltporene våre ligget på kontinentet, hadde de hatt dobbeltspor for mange år siden, sier seksjonssjef Nils Hansegård på rutekontoret i Jernbaneverket.

– Meg bekjent er det ingen andre land som avviker så mye trafikk på enkeltspor som oss. Her ligger også mye av forklaringen på problemene med punktligheten. Det er så lite som skal til.

I midten av august skjer det linjebrydd som peker inn i en ny tid: Da brytes Dovrebanen ved Dorr like nord for Minnesund for innlegging av ny kulvert, og det er den første lille biten i dobbeltsporutbyggingen langs Mjøsa.

Tyngre skinner

De gamle skinnene fjernes raskt fra spor én på Minnesund, og inn i sporet dras de nye 54-kilos-skinnene.

– Dette er de tyngste skinnene vi legger inn på eksisterende sviller, forklarer Skjæret. S54 har samme bredde på skinnefoten som S49, og dermed kan skinnvekten økes uten at også svillene må skiftes.

I korte trekk foregår skinnbyttet ved hjelp av spesialmaskiner. En traktor som er både vei- og skinne-

gående, er viktigste redskap. Denne har utstyr som fjerner befestigelsen ved bare å kjøre over sporet. Deretter drar traktoren de gamle skinnene ut og til siden før en annen og mindre spesialmaskin trekker inn de nye skinnene og legger dem på plass. Utlegging av nye underlagsplater og mellomlegg må gjøres manuelt før traktoren igjen kan kjøre på de nye skinnene og feste skinnefoten til svillene. Når sporet så er lasket sammen og jordet, er det igjen klart for tog. Om noen dager blir sporet sveiset og nøytralisert.

Resepten klar

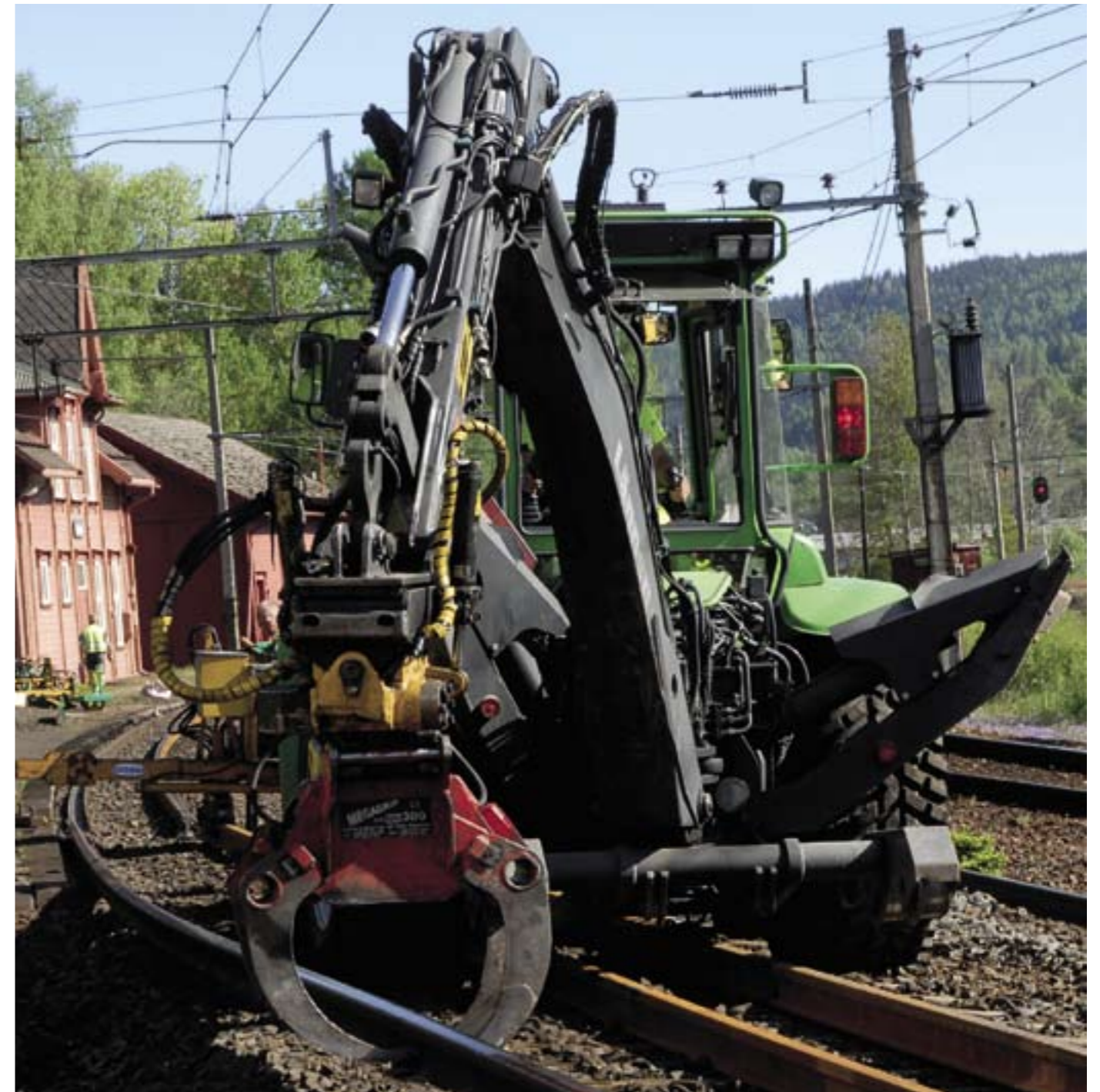
På Hamar er det hektiske dager for Anders Nicolaysen. Han er faglig leder linjen for Dovrebanen Eidsvoll – Dombås, Gjøvikbanen Grefsen – Gjøvik og for Raumabanen.

– Arbeidslista er lang. Vi har en bane der infrastrukturen er generelt slitt, med noen variasjoner.

Men vi har resepten klar, og nå har det endelig blitt slik at vi kan få gjort noe, ikke bare gå og se på alt som burde vært gjort. Det har blitt mye morsommere å jobbe, men det vil fortsatt ta tid før vi er oppe og går, understreker han og legger til:

– Vi er vel mer i ferd med å stavre oss opp i knestående.

– Noe av det viktigste som nå har skjedd, er at vi har blitt forespeilet forutsigbare rammer til vedlikehold og fornyelse framover. Endelig kan vi legge planer. Endelig kan vi beregne hvor langt vi kommer neste år. Endelig kan vi bli systematiske og endelig kan vi få en følelse av å gå i riktig retning år for år. Jobbingen kan også komme tidligere i gang, og vi vil rekke å gjøre mer år for år. Vi kan faget og vet hva som trengs, forsikrer Anders Nicolaysen.



BYTTER SKINNER: Den skinnegående traktoren har utstyr som fjerner fester, løfter vekk de gamle skinnene og fester de nye skinnene til svillene.



KAPPER: Stein Øybakken kapper og tilpasser nye skinner.



SNART BLANK: Snart blir også den nye skinna blank på toppen...



«Endelig kan vi legge planer. Endelig kan vi beregne hvor langt vi kommer neste år ...»

Anders Nicolaysen, faglig leder linjen for Dovrebanen

- Ikke opplevd maken

BERGENSBANEN: Han har vært på jernbanen i 30 år. Aldri før har han opplevd så stort trøkk i vedlikeholdsarbeidet som nå: - La oss holde på i dette tempoet i to-tre år til, og vi vil oppnå en veldig god kvalitet, sier byggeleder Jarle Kallestad.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM



Byggeleder Jarle Kallestad.

- Vi ser nå tydelige og gode resultater av det store arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, et arbeid som startet i fjor, og som videreføres i år. Nylig ble resultatene av vårens målevognkjøring på Bergensbanen klare, og vi ser tydelig av disse resultatene hvor langt vi har kommet, sier Kallestad.

Snorrett strek

Et godt eksempel er tilstanden i de lange tunnelene på Vossebanen. I den vel seks kilometer lange Hananipa tunnel er en krøllete strek på datautskriften fra målevogna nå erstattet av en snorrett linje. Den viser høy kvalitet på infrastrukturen. I de lange tunnelene gjennomføres det nemlig et komplett sporbytte.

- Når dreneringssystemene samtidig renskes og vi blir kvitt vann som står i grunnen under sporet, oppnår vi den kvaliteten vi ønsker, sier prosjektleder Øystein Njåstad.

Smådelar

I Hallingdal gjennomføres det nå et større arbeid med utskifting av slitte mellomlegg mellom skinner og sviller, isolatorer og klemfjærer. Bak den beskjedne tittelen «bytte av smådelar» i prosjektoversikten skjuler det seg et stort og viktig arbeid. Mellom Trollaldalen i øst og Tunga oppe på fjellet i vest skiftes delene som holder skinnene fast til svillene, og det skjer i alle utsatte kurver.

- Dette er viktig for å hindre sporutvidelse og solslyng, som vi har slitt med i Hallingdal de siste somrene, forklarer Njåstad.

500 sviller på skiftet

I en kurve midt mellom Gol og Torpo stasjoner er Norsk jernbanedrift AS i full sving med jobben når Jernbanemagasinet kommer til stedet ved femtiden om morgenen. Regnet øser ned, men det ser ikke ut til å påvirke arbeidet nevneverdig.

- Nei, vi er laget av vannfast materiale, smiler Peter Almgren, mens han jekker opp skinnestrengen for å skifte ut plastmellomlegget.

Hver natt i en uke i slengen er han og resten av arbeidslaget i sving fra nattoget passerer ved tretiden og fram til formiddagens første tog passerer ved 9.30-tiden. Den «hvite tiden» i grafisk rute, tidsluken uten togpasseringer, utnyttes maksimalt.

- På et vanlig skift klarer vi å bytte deler til rundt 500 sviller, sier prosjektleder i Norsk jernbanedrift Jan Inge Rosland.

Sporet på plass

- Med nye mellomlegg, isolatorer og klemmer blir klemkraften på svillene mye bedre, og sporet holder seg på plass, forklarer Almgren. Arbeidet utføres ved at en spesialutstyrt skinnegående traktor kjører over strekningen og river av de gamle pandrolklemmene. Deretter løftes skinnestrengen opp fra svillene med en spesiell jekk mens de gamle mellomleggene og isolatorene fjernes manuelt. Så legges det inn nye mellomlegg, av en forbedret type, nye isolatorer, og klemmene legges klare for maskinen. Til slutt kjører traktoren over og fester de nye pandrolklemmene.



Tåle mer varme

Stål utvider seg som kjent i takt med temperaturen. Derfor er det en viktig jobb å nøytralisere stålet i skinnene i riktig temperatur. På den måten har man kontroll med hvor mye stålet vil utvide seg, eller trekke seg sammen, i takt med temperatursvingningene. Nå nøytraliseres sporet på 24 grader, noe som er litt høyere enn før for at det skal tåle mer varme.

Peter Almgren har håndlaget i orden og beregner nøyaktig hvor

mange millimeter med skinne som skal kappes ut. Så trekkes skinnestrengen sammen før sporet sveises og klargjøres for togtrafikk igjen.

Viktige tiltak på hele banen

På andre deler av Bergensbanen foregår omfattende skinne- og svillibytte, og det skal kjøres hele 200 kilometer med sporpakking i år. Videre skal det etterfylles 14 700 kubikkmeter med puk som del av fornyelsesarbeidene. På øst-

siden av fjellet blir det i sommer også skiftet ut ti småbruer med trau eller rør slik at fastpunkter i sporet forsvinner og sporkvaliteten kan bedres. På vestsiden pågår det store arbeider med frost- og vannsikring, spesielt på strekningen Lågheller-Myrdal, der det er store utfordringer med vann om sommeren og is om vinteren. Tunneltak på denne strekningen sikres med sprøytebetong, og det gjennomføres rassikringstiltak ved Kleven. Forberedende ballastrens



FOREBYGGER: For å unngå solslyng gjennom varme Hallingdalen skiftes slitte deler. Skinnene kappes og sveises for å tåle høyere sommertemperatur.

foregår mellom Myrdal og Mjølfjell og altså mye skinne- og svillibytte på Vossebanen, for å nevne noe ... Det gjelder å holde trøkket!

Til sammen fornyes Bergensbanen for 160 millioner kroner i år. I tillegg kommer ordinært vedlikehold.



Storjobb i Drammen

På stasjonen i Drammen fullføres i sommer den største ombyggingen av et sikringsanlegg siden Trondheim stasjon fikk utvidet sitt anlegg på 1970-tallet. Dermed blir stasjonen i stand til å håndtere den varslede trafikkøkningen fra desember 2012.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Prosjekteringsleder Tor B. Nilsen i Jernbaneverket Utbygging har hektiske dager med å koordinere det innfløkte prosjektet: 700 signaltegninger og 12 000 koblingspunkter er endret, og det er satt inn 124 nye releer. Sluttkontrollen av anlegget er på hele 7000 timer.

– Hensikten med dette arbeidet er både å øke kapasiteten og sikkerheten på Drammen stasjon, sier Nilsen.

Det mest kompliserte

– Vi arbeider med kjent teknologi, anlegg av typen NSI 63. Likevel er det ingen tvil om at vi med denne store jobben øker kompetansen



«Nå har jeg en god følelse»

TOR B. NILSEN, prosjekteringsleder

betraktelig på disse anleggene, sier Nilsen.

– Det har vært et langt lerret å bleke, men nå har jeg en god følelse.

Nilsen har aldri ført vært med i et prosjekt med så mye forberedelser og så mange detaljavklaringer.

– Dette er uten tvil det mest kompliserte jeg har vært borti, sier Tor B. Nilsen. Nå ser han fram til endelige godkjenninger fra Statens jernbanetilsyn og til at trafikken kommer i gang igjen for fullt mandag 9. august.

Frigjør kapasitet

De synlige endringene på Drammen stasjon er ikke så store. Det aller meste av jobben ligger inne i selve sikringsanlegget. Ute på stasjonen er det tidligere lagt inn to nye sporveksler med sporforbindelse mellom sporene tre og fire. Dette kobles nå inn i sikringsanlegget. Samtidig får alle spor på Drammen stasjon sitt eget indre hovedsignal. Her ligger det en klar forbedring av sikkerheten på stasjonen.

– Endringene i sikringsanlegget gjør det mulig for flytoget å kjøre direkte inn i det samme sporet som det skal returnere fra. Dermed frigjøres det sporkapasitet

GIR SIGNAL: Signallærling Henning Kleven og formann Arne Løvstad fra JBV Drift på Hokksund sjekker det midlertidige signalanlegget på Drammen stasjon sammen med Per Arne Dalsegg fra Norsk Jernbanedrift.

samtidig som togselskapet sparer inn ett togsett i turnusen for å dekke ruteplanen. Slik blir det også plass til flere tog gjennom stasjonen, forklarer Nilsen.

Colombiegg

Denne sommeren blir det igjen en lengre periode uten vanlig togtrafikk på Drammenbanen.

I deler av denne perioden skal imidlertid trafikken gjennom Drammen stasjon avvikles på to spor. For å få til det, samtidig med at sikringsanlegget tas ut av bruk mens omkoblingene foretas, er det rigget opp et midlertidig sikringsanlegg som skal ta seg av den reduserte trafikken. Dette sikringsanlegget, også av typen NSI 63, er bygget slik at det enkelt kan tas med videre til andre utbyggingsprosjekter.

Dermed unngår man å sette inn 20 trafikkstyrere på Drammen og nabostasjonene Brakerøya, Gulskogen og Kobbervik – altså en smart løsning på en komplisert utfordring.

Sommerarbeid på stengt bane

Jernbaneverket gjør vedlikehold og oppgraderinger over hele landet i løpet av sommerukene. Størst er innsatsen på Drammenbanen, som er stengt fra Oslo S til og med Drammen stasjon i 30 dager. Da går det buss for tog mellom Oslo S og Holmestrand/Gulskogen/Kongsberg.

Tekst: OLAV NORDLI

NSB har utgitt egne rutehefter for perioden med buss for tog. Heftene, som gir detaljert informasjon om trafikkavviklingen på de enkelte strekningene, er tilgjengelige på stasjonene. På det meste vil 300 busser være i sving for å frakte NSBs kunder.

Banen stenges lørdag 10. juli klokken 13.00, og togtrafikken gjenopptas fra og med første tog mandag morgen den 9. august.

Slik avvikles trafikken

Alle NSBs lokaltog mellom Oslo S og Skøyen/Asker/Spikkestad/Drammen/Gulskogen erstattes med buss. På øvrige strekninger går togene i henhold til rutetidene.

Bussene bruker i mange tilfeller lengre tid enn togene ville gjort på de innstilte strekningene, og kunder som er fraktet med buss henvises til andre/senere tog videre. Det anbefales derfor å beregne ekstra tid til reisen.

For togene til Vestfoldbanen kjøres det buss mellom Holmestrand og Oslo S. Togene videre til Hamar og Lillehammer får endret avgangstid fra Oslo S.

For togene til Sørlandsbanen kjøres det buss mellom Kongsberg og Oslo S. Togene til Bergensbanen kjører via Gjøvikbanen over Roa til Hønefoss. Det kjøres buss fra Lysaker, Asker og Drammen, samt tilbringertog eller -buss på strekningen Gulskogen-Hønefoss.

Flytoget

Alle flytog har Oslo S som utgangsstasjon. Passasjerer fra Drammen, Asker, Sandvika, Lysaker og Skøyen fraktes med buss til Oslo S for overgang til tog.

Nationaltheatret stasjon blir ikke betjent med buss for tog. Kunder med gyldige billetter til NSB og Flytoget, kan bruke T-bane på strekningen mellom Nationaltheatret og Jernbanetorget/Oslo S.

For mer informasjon se også: www.nsb.no www.flytoget.no og www.jernbaneverket.no

Mange store jobber

På sommerens arbeidsmeny står blant annet skifting av skinner og

sporveksler, montering av akseltellere og andre tiltak som vil gjøre signalanleggene mer pålitelige, samt boring av fester for ny strømskinne i Oslotunnelen. Når strømskinnen erstatter det konvensjonelle kontaktledningsanlegget neste år, vil dette forbedre driftssikkerheten kraftig.

Store sporomlegginger skal gjøres i Sandvika slik at de to nye sporene mellom Lysaker og Sandvika kan tas i bruk sommeren 2011. Både disse arbeidene og ombyggingen av Drammen stasjon er med på å legge til rette for et økt rutetilbud på Østlandet fra desember 2012.

Ved Holm i Vestfold gjøres dessuten forberedelser til anleggsstart for nytt dobbeltspor mellom Holm og Nykirke.



LEGGER OM SPOR: Store sporomlegginger i Sandvika er bare en av mange jobber som skal utføres mens de fleste tar sommerferie. FOTO: HILDE LILLEJORD

Sikrer strøm til tyngre godstog

BADEN/SVEITS: En ny komplett omformerstasjon er snart klar for levering til Stavanger-området fra ABB i Sveits. Fra høsten 2011 vil den blant annet sikre nok strøm til 1200-tonns godstog.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Dette er den første statiske omformeren som Jernbaneverket kjøper etter at Gardermobanen ble bygd. Omformeren skal erstatte Ganddal omformerstasjon fra 1956.

– Driftssikkerhet og tilgjengelighet for denne type omformere er svært gode med bakgrunn i tidligere leveranser til Sveits, Østerrike og Tyskland, sier Øyvind Stensby og Asbjørn Rasdal i Jernbaneverket Energi.

Peker framover

– Denne leveransen peker fremover mot flere bestillinger av denne type utstyr i tiden som kommer, opplyser Stensby, som er ekspert på statiske omformere. Sammen med blant andre Rasdal, som er prosjektleder for Stavanger omformerstasjon, var han den første uken i juni med på å teste den 15 megawatts statiske omformeren som er klar for levering etter at alle tester er godkjent.

Omformeren alene har en prislapp på 116 millioner kroner, og budsjettet for denne første forsterkningen av strømforsyningen i sør er på 150 millioner kroner.

Dobler togvekten

Bakgrunnen er et ønske om å kunne kjøre godstog på inntil 1200 tonn på samtlige fjernstrekninger i Norge. På grunn av begrenset kryssningssporlengde og strømforsyning på de elektrifiserte strekningene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim er det i dag bare mulig å kjøre godstog opp mot 900 tonn på disse strekningene.



Kapasitetsutredninger har vist at fornyelsesbehovet er størst på Sørlandsbanen, der altså strømforsyningen forsterkes samtidig som det bygges nye og lengre kryssningsspor.

– Den nye omformeren til Stavanger er dimensjonert for forventet trafikkøkning i mer enn 20 år frem i tid, forteller Asbjørn Rasdal.

Nye tog krever strøm

Fra neste år og frem til årsskiftet

2012/2013 skal NSB erstatte eldre lokal- og regiontog av typen 69 og 70 med nye tog fra Sveits – som trenger mer strøm.

Simuleringer har vist at Jernbaneverket kan levere nok strøm til de første 50 togene som settes i full drift i forbindelse med den neste store ruteplanomleggingen, i desember 2012.

– NSB har imidlertid en opsjon på ytterligere 100 «Flirt»-tog, og dette er mye i forhold til den kapasiteten som er installert i Oslo-

området i dag. Det kan derfor bli behov for å forsterke strømforsyningen, spesielt i Oslo-området, når disse togene settes i drift, varsler Øyvind Stensby.

Mobile enheter

Stensby poengterer at Bane Energi er godt i gang med å beregne behovet både i Oslo-området, på Bergensbanen og Dovrebanen.

– Vi ser at det er behov for å forsterke strømforsyningen på samtlige baner, men rekkefølgen er

ennå ikke klar, forteller han.

Jernbaneverket kjøper omformere som stasjonære enheter, men vil framover jobbe for å kunne bygge disse som mobile enheter.

– Med den høye kostnaden for nye statiske omformere blir det ikke lønnsomt å erstatte eldre, men fortsatt driftssikre roterende omformere med ny teknologi, konstaterer Asbjørn Rasdal.

Svensk kompetanse

Asbjørn Rasdal fremhever sam-

Testet Flirt-omformer

BADEN/SVEITS: Testing av frekvensomformere til NSBs nye «Flirt»-tog, som er under bygging i Sveits, pågikk i samme fabrikk som slutt-testing av den nye statiske omformeren til Jernbaneverket.

– Dette virker betryggende med tanke på at strømforsyning og tog skal fungere optimalt når de nye togene kommer i trafikk, kommenterer Øyvind Stensby. Han har jobbet spesielt mye med strømforsyning basert på eldre omformere og støyproblematikk og forstyrrelser i strømforsyningen med nyere togtyper som E1 18 og Type 72.

– Elektromotorene på de nyeste togtypene har et høyere strømforbruk over kortere tidsperioder, og det kan skape kapasitetsproblem i den eksisterende banestømforsyningen. I tillegg introduserer moderne styring av nye tog forstyrrelser i nettet mellom de roterende omformerne og toget, noe som kan skape alvorlige driftsproblemer. Jernbaneverket jobber på flere fronter med å forebygge problemer som følge av dette.

KONTROLL: Øyvind Stensby (foran) fra Jernbaneverket Bane Energi kontrollerer den nye omformerens egenskaper. Bak: Bo Gustavsson fra Balfour Beatty (t.v.) samt en prøveingeniør fra ABB Switzerland.

arbeidet mellom Bane Energi og svensk spisskompetanse på statiske omformere i Trafikverket (tidligere Banverket) i Sverige.

– Svenskene har akkurat som Jernbaneverket et stort behov for fornyelse og forsterkning av banestømforsyningen og har i øyeblikket én omformer i bestilling og én under levering. Bane Energi samarbeider tett med Trafikverket om spesifikasjoner og erfaringer, forteller Asbjørn Rasdal.

Vil tjene penger

Krøderbanen har i dag ca. 20 000 besøkende til museumsjernbanen, men ser gjerne at tallet tidobles. Dagens inntekter dekker knapt kostnadene og gir lite til overs for utvikling. Derfor har daglig leder Ellen Sletvold kontaktet SIVA, selskapet for industrivekst, for å få drahjelp derfra. Reiselivsavdelingen i SIVA har tidligere hatt en finger med i utviklingen av Flåmsbana til et solid reiselivsprodukt. Kanskje kan noe liknende skje med den snart 140 år gamle banen mellom Vikersund og Krøderen også?

FOTO: ARVID BÅRDSTU



Hedret

Etter 48 års lang og tro tjeneste ved jernbanen, takkes Jan Åge Lauritsen av med Norges Vels medalje. Lauritsen begynte som bud på Oslo Ø høsten

1962 og fortsatte som stasjonsbetjent noen år til han ble ansatt som sjåfør i NSB Biltransport, hvor han ble i 20 år. I 1988 begynte han som elektroarbeider ved signalavdelingen i Oslo. Siden har han også vært ved signalavdelingen på Lillestrøm og nå sist på Alnabu. Når han blir pensjonist, mister Jernbanelverket en pliktoppfyllende og samarbeidsvillig medarbeider.

Rekruttering

Jernbanelverket har rekruttert et stort antall yngre, godt kvalifiserte ingeniører som nå i den nærmeste framtid skal utdannes til signalingeniører. Underkapasitet i forhold til aktivitetsnivået i dag parett med en skjev alderssammensetting med mange som snart blir pensjonister, gjør at behovet for rekruttering er anslått til 50-55 årsverk. I august starter en større gruppe nyansatte. Disse vil bli møtt av et eget opplæringsprogram som raskt skal få dem kvalifisert til denne spesielle typen jobb. Måten å få det til på er at hver enkelt får spesialisere seg innen for eksempel ATC, akseltellere og ulike typer anlegg, og de skal da kunne jobbe med det både i Bane og Utbygging.



SNERTEN SAK: Liten, effektiv og som hentet rett ut fra Byggmester Bob. Den innleide veihøvelen viste seg å være svært så effektiv.

Utlånt fra Byggmester Bob?

Når kabelkanaler skal legges langs nytt spor, må underlaget være flatt. Dette er en tidkrevende jobb som man vanligvis benytter gravemaskin og ren håndkraft til å utføre.

Tekst og foto: TRINE K. BRATLIE EVENSEN

Når gravemaskin og håndkraft benyttes til denne type jobb, blir det som oftest litt ujevnt. Det er her veihøvelen kommer inn i bildet. Prosjektet Barkåker-Tønsberg har tenkt i nye baner og skaffet veihøvel til å utføre jobben. Vanligvis forbinde man en veihøvel med store doninger som virker å være litt i overkant for en smal stripe til kabelkanalen.

Vel, veihøvelen som er hyret inn fra T. Berg AS, viste seg å være en snerten, liten sak som ga byggeledelsen assosiasjoner til både Legoland og Byggmester Bob.

I første omgang skal den testes ut på en 300 meter lang strekning av det nye dobbeltsporet fra Barkåker til Tønsberg. Hvis det viser seg at veihøvelen er så effektiv som de

forventer, blir den nok brukt på hele strekningen. Og førsteinntrykket lover bra.

Jevn fremdrift

Når kabelkanalene er lagt ut, kommer første lag med ballastpukk før det er klart for sviller og skinner.

Jarlsbergentreprisen er en av tre grunnentrepriser på Barkåker-Tønsberg. Entreprisen består av 4,4 km dobbelspor, hvorav 1,75 km går i tunnel. Nå er det underbygningen i dagsonen som nærmer seg klargjøring for spor.

Frostsikring og forsterkningslag er straks ferdig langs hele dagsonen. KL-fundamenter er også snorrett plassert ut langs traseen.

Lærlinger bygger driftsbanegård

Tjuefem lærlinger fra faggruppene linjen og elkraft (KL) har siden 1. mars stått for hovedarbeidene med den nye driftsbanegården på Halden stasjon. I september, ett år etter hele prosjektet med lærlingene startet, vil det meste av arbeidet være ferdig.

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD

- Lærlingprosjektet har gått over all forventning, og vi som har hatt ansvaret for ungdommene, er imponert over hva de har fått til her, sier en fornøyd Hans Petter Bredholt, som har vært ansvarlig for prosjektet med lærlingene.

- Et viktig moment som gjør dette så verdifullt, er at lærlingene bor, sover og spiser på samme sted. Dette skaper samhold, godt samarbeidsgrunnlag og ikke minst en tverrfaglig kjennskap som vil komme dem til gode i arbeidslivet for all framtid, forklarer Bredholt, som heller ikke legger skjul på at han er fornøyd med at de i Drift har fått mulighet til å være med og bygge anlegget fra bunnen av:

- Det at vi har vært borte i anlegget fra starten av, gjør at vi får veldig god kjennskap og eierskap til det, noe som gjør at det vil

være enklere å drifte det når det er ferdigstilt.

Tett oppfølging

I et drøyt halvår har lærlingene hatt god tid til å prøve og feile under byggingen av den nye driftsbanegården. Dette er en unik måte å lære på, noe som er umulig når en er ute og jobber i spor der det ikke kan gå tog.

- Til enhver tid har det vært minst en arbeidsleder og en veileder som har hatt ansvar for arbeidet og opplæringen, både for det praktiske og det teoretiske, opplyser Bredholt.

Bredholt er så begeistret for opplegget at han er ikke er betenkt på å gjøre det igjen hvis han fikk muligheten og oppfordrer Utbygging og Banedivisjon Drift til slikt samarbeid andre steder også.



HØYT OPPE: Lærlingene Marius Selbo Stenersen (t.v.) og Kim Thomas Klund får lære faget både nedenfra og ovenfra.



Bymisjon på Sporet

Oslo Bymisjon har etablert seg i Østbanehallen (det gamle venterommet til kongefamilien) med et tilbud til dem som trenger en samtalepartner, litt bistand eller en stille stund for seg selv. Kontoret har de enkelt og greit kalt Sporet.

- Vi håper Sporet vil bidra med å dempe angst og uro, motvirke forvirring og isolasjon og fange opp uforutsette akutt situasjoner når de oppstår, sier Gudrun Brøvig Silde.

Det er hun og Finn Borgersen som er ansatt i en prosjektperiode på to år for å drifte dette tilbudet. I løpet av høsten vil de utvikle et korps av frivillige slik at tilbudet også skal være operativt på kveldstid og i helger.

- Foreløpig vet vi ikke hvor trykket vil komme. Derfor blir den første tiden brukt til å skaffe erfaringer, sier Borgersen.

Oslo Bymisjon har lang erfaring innen rusomsorg, psykiatri, prostitusjon, eldre og barn/unge, og har et utvidet kontaktnett mot det offentlige hjelpeapparatet og andre frivillige organisasjoner.

I dag er det mange som faktisk lever sine liv på Oslo S, oppholder seg der fra tidlig morgen til sen kveld. Det er derfor antatt at mange har behov for en støttende hånd.

Prosjektet er finansiert ved hjelp av midler fra ROM eiendom og Stiftelsen Helse og Rehabilitering, som får sine inntekter fra Extra-spillet.

Forskerne klare for jernbanen

Riktignok er det på Lerkendal og riktignok er det fire menn på en benk. Men dette er ikke innbytterbenken til Nils Arne. Disse fire er dedisert fra hver sin avdeling i SINTEF til å forske på jernbane.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Ved SINTEF har de en oppfatning av at det ikke bare er et betydelig investeringssetterslep på jernbanen, men også et etterslep på kunnskap. Det vil de gjerne bidra til å rette på.

– På universitetsnivå i Norge foregår det knapt noe som er jernbanerelatert. Det er noen sporadiske fag ved NTNU, men ingen systematisk utdanning innen fagfeltet, sier forskningssjef Frode Rømo, og kommer opp med noen tanker om hvordan det kan bli:

– Det som er karakteristisk for de områdene hvor Norge er verdensledende, er at bransjene har et betydelig forsknings- og utviklingsmiljø og utdanningstilbud utenfor seg selv. Jeg tenker at dette kan overføres til jernbanen, og er sikker på at oppbygging av en slik virksomhet vil kaste av seg på sikt.

I første omgang vil SINTEF synliggjøre hva de kan bidra med overfor jernbanebransjen. Dessuten vil de bidra til videreutdanning, kursing, kompetanseoverføring og spesialrådgivning.

– Det vi skal være gode på, er relevans til dagsaktuelle problem. Hvor trykker skoen? Det skal vi være gode på. Det virker som Jernbaneverket har ambisjoner om å strekke seg. Da skal vi være der sammen med dem. Komplexiteten i jernbanedrift er så stor at et



systematisk forskningsfokus vil utløse betydelige samfunnmessige gevinster. På enkelte områder forventer vi å finne løsninger som er 10-20 prosent mer kostnadseffektive, samtidig som kvalitet og tilgjengelighet forbedres og krav til

sikkerhet ivaretas. Det står ikke på selvtilliten!, slår Frode Rømo fast.

Jernbaneforskning

Om alt går veien, starter SINTEF, det største forskningskonsernet i Skandinavia, et Senter for jernbaneforskning i løpet av året. Allerede er et sted mellom 15 og 20 årsverk engasjert med jernbanefaglige spørsmål. Nå skal kompetansen i alle ledd kartlegges og settes i beredskap for en bedre norsk jernbane.

– SINTEFs mål er å drive

anvendt relevant forskning. Etter vinterens begivenheter slo det oss at vi kan bidra også for jernbanen, sier prosjektleder Frode Rømo.

Som sagt så gjort. SINTEF kan slå i bordet med kompetanse i ypperste verdensklasse når det gjelder petroleumsvirksomhet, fiske/havbruk og produksjon av lettmetaller. Nå kan noe av denne kunnskapen og metodikken som er benyttet i disse bransjene, snart også anvendes på jernbanevirksomheter.

Fem store

Det er de fem konsernområdene Energi, IKT, Byggeforsk, Teknologi og samfunn og Materialer og kjemi som huser de som arbeider med jernbanerelevant forskning i dag.

Da forskningssjef Rømo i SINTEF Teknologi og samfunn og kollegaene hans i de øvrige enhetene gjorde et dypdykk i egen organisasjon, fant de et førtitalls hoder som på en eller annen måte hadde utført forskningsarbeid for jernbanevirksomheter.

– Første fase nå blir å kartlegge

PÅ BANEN: Mens plakaten til venstre oppfordrer til å bli lærling i Jernbaneverket, sitter forskerne Frode Rømo, Arnt-Gunnar Lium, Odd Nordland og Kjell Arne Skoglund allerede klare for å rykke inn på banen.

DETTE KAN DE

- ▶ SINTEF Energi forsker på løsninger knyttet til kraftproduksjon og omforming, overføring/distribusjon og sluttbruk av energi og har allerede forsket noe på strømforsyning til jernbane.
- ▶ SINTEF IKT er store på signal- og kommunikasjonssystemer, og har mye mer aktivitet internasjonalt enn nasjonalt. Blant annet er SINTEF Jernbanesertifisering godkjent som organ for å sertifisere infrastrukturforvaltere og togselskap knyttet til TSI'er (tekniske spesifikasjoner som skal sikre at tog enklere kan krysse landegrensene) over hele Europa. EU har store ambisjoner om mer samtrafikk og følger opp direktivene nøye, blant annet gjennom sertifiseringsorgan som SINTEF.
- ▶ SINTEF Byggeforsk forsker for eksempel på ballast, på bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur og på systemer. Har egne sertifiseringsordninger.
- ▶ SINTEF Teknologi og samfunn er systemorientert og forener forståelse av teknologi, sikkerhet, økonomi og organisasjon. Har bransjekompetanse mot samferdselssektoren.
- ▶ SINTEF Materiell og kjemi har høy kompetanse innenfor feltene materialteknologi, anvendt kjemi og anvendt biologi. Bistår nå USA i kampen mot oljeutslippet i Mexicogulven.

den aktuelle kompetansen som finnes blant mer enn 2 000 ansatte i SINTEF. I løpet av høsten skal vi arrangere et fagseminar der vi skal få vist oss fram overfor de største aktørene, Jernbaneverket og NSB. Men også Flytoget, CargoNet og CargoLink vil bli invitert inn i denne prosessen, forteller Rømo.

Det siste trinnet er selve opprettelsen av Senter for jernbaneforskning. Det kan skje allerede før jul.



«... et systematisk forskningsfokus vil utløse betydelige samfunnmessige gevinster»

FRODE RØMO, forskningssjef SINTEF

Etter ein tung vinter

Vi har lagt eit særskilt krevjande halvår bak oss. Sprengkulde over lang tid i kombinasjon med til dels gammal og mykje brukt infrastruktur førte i ein periode til altfor mange innstillingar og forseinkingar. Dette skapte store vanskar for dei reisande og ei utfordrande tid for dei tilsette i sektoren. Eg vil difor retta ein stor takk til kvar enkelt reisande for tolmodet. Takk også til kvar einaste ein av dykk tilsette for innsatsen de kvar dag legg ned for at jernbanen skal fungera så godt som mogleg!

Den tragiske ulykka på Sjursøya har også sett sitt preg på våren. Tre liv gjekk tapt. Slikt skal ikkje skje. Ulykka var ei påminning om at tryggleiken alltid må stå i høget.

Stor trong

No er det viktig at vi trekkjer lærdom av denne perioden. Erfaringane frå i vinter viser til fulle at det er stor trong for vidare satsing på jernbanen. I revidert nasjonalbudsjett (RNB) for 2010 fekk vi på plass meir midlar til vedlikehald i år. Vi la også på plass ekstra midlar til planlegging. I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det planar om å bruka 92 milliardar på jernbanen dei neste ti åra. Det er eit betydeleg løft samanlikna med tidlegare. Mi fremste oppgåve er å følgja opp desse forpliktingane.

«No er det viktig at vi trekkjer lærdom ...»

MÅNEDENS GJEST

Namn: Magnhild Meltveit Kleppa
Tittel: Samferdsleminister (Sp)



De langsiktige oppgåvene

Heldigvis har den mest kritiske situasjonen betra seg utover våren. Det er no viktig å gå laus på dei meir langsiktige oppgåvene i sektoren. Eg har difor gitt Jernbanelaget fleire utgreiingsoppdrag som vil bli viktige for norsk jernbane i framtida. Blant anna skal dei sjå nærare på moglegheita for høgfartsjernbane her i landet. Å foreslå gode strategiar for trafikken mellom dei store byane våre og til utlandet blir ein viktig del av oppdraget. Også utgreiingar for å revidera IC-strategien, utvida kapasiteten i Oslo-området og få på plass eit nytt signal- og sikringsanlegg (ERTMS) blir viktige innspel i samband med arbeidet med revidert Nasjonal transportplan som vi skal leggja fram for Stortinget våren 2013.

Meir med tog

I vår fekk vi oss ei stor overrasking som råka ein heilt annan sektor enn jernbanen, nemleg luftfarten. Oskeskya frå islandske Eyafjallajökull viste til fulle kor sårbare vi er når naturen slår til. Det var ikkje få som fekk problem med lenge planlagde og viktige reiser. Likevel kom det også noko godt ut av denne situasjonen. Mange oppdaga toget på ny. Det var verkeleg godt å sjå korleis Jernbane-Noreg raskt snudde seg rundt og fekk på plass eit forsterka tilbod. Det gav ein del av dei oskefaste moglegheit til å koma seg dit dei skulle. Det medførte også at mange no melder at dei gjerne reiser meir med tog! Samarbeidet mellom NSB, Flytoget og JBV var imponerende og viste kva som er mogleg når alt fungerer som det skal.

Mykje spennande

Det skjer mykje spennande på jernbanen om dagen. Eg har teke første spadetak på nye Ski stasjon og kjem snart til å setja i gang første steg av prosjektet Holm-Holmestrand-Nykirke. Folk i Rogaland frydar



FOTO: HILDE LILLEJORD

seg over dobbeltsporet Sandnes-Stavanger. Gevingåsen skaper nye moglegheiter for trøndarane.

Eg gler meg til opninga av det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker, ein av landets mest trafikkerte strekningar. Dobbeltsporet vil gje moglegheit for eit langt betre og meir stabilt togtilbod. Det vil også gje positive ringverknader

langt utover Oslo og Akershus sine grenser. Omtrent samstundes kjem NSB sine nye togsett av typen Flirt på norske skjener. Desse to døma vil i seg sjølv gje ein langt betre kvardag for svært mange togpassasjerar.

Gler meg

Det blir nett no lagt ned eit

enormt arbeid i vedlikehald og fornying av jernbanen. Særleg rundt Oslo er aktiviteten stor. Det som skjer i Oslo-området, er viktig for heile landet. Oslo er navet i jernbanen, og situasjonen der påverkar punktlegheita også på resten av jernbanenettet. I sommar blir Drammenbanen stengd for ordinær trafikk i 30

dagar på grunn av vedlikehald og fornying. Dette vil sjølv sagt føra til ulemper for dei reisande, noko eg beklagar. Samstundes er stenginga naudsynt for å gje oss ein jernbane til å stola på. Eg håpar dette vil by på færrest moglege problem for dei reisande – og gler meg til resultatet!

God sommar til dykk alle!

LANGT BETRE:

Samferdsleministeren gler seg til opninga av det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker, som vil gje ein langt betre kvardag for mange togpassasjerar.

Går 7848 meter på vakt

BEREKVAM: Hun jobber midtveis på en av Norges aller største og mest kjente turistattraksjoner, Flåmsbana. Olaug Songe Brekke er stasjonert på Berekvam på tredje sommeren, og hun stortrives med å måtte gå nesten åtte kilometer per vakt.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Den lille stasjonen på Flåmsbana våkner til liv hver vår når turisttrafikken gjør det nødvendig med togkryssinger midt mellom Flåm og Myrdal.

Som kjent er det fjernstyring på Flåmsbana, men trafikken styres på gamlemåten. Og det krever bemanning på stasjonene. På Berekvam er det nå i høysesongen ni togkryssinger hver dag. Det betyr mye trim for trafikkestyrer Olaug Songe Brekke.



MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Olaug Songe Brekke
TITTEL: Trafikkestyrer
ARBEIDSTED: Berekvam stasjon, Flåmsbana
BOSTED: Voss

– Jeg må jo gå fra stasjonsbygningen og ut til sporvekslene i begge ender av stasjonen ved hver kryssing, sier Olaug. – Vi har beregnet at det blir 872 meter for hver kryssing og til sammen 7848 meter på vakt, ler hun. – Fin trim, og vi har fått gode sko, legger hun til.

Dirigert

Olaug Songe Brekke er til vanlig stasjonert på Voss. I sommertrafikken er hun dirigert til Berekvam ei uke i slengen for å ta seg av togkryssingene der, slik at alle togene med turister kan møtes midtveis på Flåmsbana. Hvert år er det godt over en halv million av dem, noe som gjør jernbanestrekningen fra Bergensbanens høyfjell oppe på Myrdal og ned til bunnen av Aurlandsfjorden og Sognefjorden i Flåm til en av landets største turistattraksjoner.

Omstilling

Olaug havnet på jernbanen ved en tilfeldighet: – Jeg jobbet i helsevesenet på Voss og kjente at jeg kunne tenke meg å gjøre noe annet. Da jeg for tre år siden så en annonse der Jernbaneverket skulle ta inn aspiranter ved Norsk jernbaneskole for utdanning til trafikkestyrere, slo jeg til og søkte, forteller hun.

Med tre barn som da var fra ni år og oppover var det en stor



omstilling for familien.

– Men jeg fikk mye av praksisen min hjemme på Voss, så det gikk faktisk veldig greit, smiler hun.

– Jeg har ikke angret en dag på at jeg valgte jernbanen, legger hun til.

– Ungene har nok blitt mer selvstendige og nå er jeg jo veldig hjemme når jeg først er hjemme også – og det er jeg en hel uke om gangen.

Forenklet

Foran denne sommersesongen ble Berekvam stasjon utstyrt med et enkelt innkjørsignalapparat. Godt brukt kom det fra Namsskogan stasjon på Nordlandsbanen. Samtidig ble de gamle flaggsignalene erstattet av enkle innkjørsignaler som kan vise rødt eller grønt lys for togene.

– Vi må jo fortsatt ut og gå ved hver kryssing, men de nye signalene har jo forenklet

oppgavene noe, sier Olaug.

– Etter hver kryssing legges sporvekselen i retning Flåm, slik at det er klart til neste tog kommer oppover.

– Når bommene så går ned, går signalet for toget også i «kjør».

Låser

Etter at toget i retning Myrdal er tatt inn i spor 2, legger Olaug over og låser sporvekselen til spor 1.

Deretter går hun innom stasjonsbygningen og bytter nøkler i samlelåsen, før hun går på kabelkanalen til stasjonens øvre ende og betjener trykknappen som gir klarsignal til toget ovenfra inn til spor 1.

Dernest må hun legge sporvekselen over, slik at toget oppover kan få avgangssignal. Til slutt kan toget retning Flåm forlate stasjonen. Og om en times tid gjentar hun den samme operasjonen.

PÅ Plass: Olaug sørger for at togene kan krysse på Berekvam ni ganger om dagen.

Mangler plattform

Berekvam stasjon mangler plattform til spor 2. Derfor er det bare togene som kjører i spor 1, som kan ta med passasjerer.

– Det hadde vært veldig positivt å få bygget en plattform for spor 2, men jeg vet ikke om det er planlagt å komme, sier Olaug.

– Mange turister spør etter dette, men vi må sende dem et par kilometer oppover til Blomheller holdeplass for å gå på toget der om de vil i retning Myrdal.

På Berekvam er det fredelig. Oppgavene er forutsigbare, og i godt vær kan benken utenfor stasjonsbygningen brukes til soling i en herlig vestlandsnatur, i ruskevær kan det være litt mer kvialt med de 872 meterne ved hver kryssing...

SAGT OM JERNBANEN



«Jærbanen har gjort det mulig for folk å bosette seg på landet og samtidig jobbe i byen. Jeg ser en helt klar sammenheng mellom et godt togtilbud og befolkningsveksten vi opplever i kommunen

TERJE MJÅTVEIT, ordfører i Hå kommune»

«Om en kan diskutere behovet for offentlig-privat samarbeid (OPS) med en pengesterk stat som den norske, kan en i hvert fall konstatere en tiltakende tro på at også Norge kan få et nett av hurtigtog en vakker dag»

ANDERS HORN, politisk redaktør Klassekampen

«Når et prosjekt først er vedtatt og igangsatt, må Jernbaneverket ha en garanti for at det finnes midler til å fullføre det»

LEDER, Aftenposten

«Vi vil advare mot å forlate tanken på en bybane. Det er fordeler knyttet til skinnegående løsninger, blant annet miljø, driftskostnader og tilgjengelighet i de mest sentrale områdene. Utfordringen er investeringskostnadene og lang byggetid»

LEDER, Stavanger Aftenblad

«Vi mener Jernbaneverket bør bygge skinnegående transportmidler»

TOR WOLDSETH, gruppeleder (FrP) Bergen bystyre

«Vi bygger ikke gjerder for moro skyld og må prioritere der hvor det er mest nødvendig (JAN BIRGER ALMÅSBRO, fung. banesjef Nordlandsbanen)»

«Jeg er togfrelst og benytter tog en rekke ganger i året. Flott service og punktlighet. Sist jeg tok toget var 19. mai i år. Toget fra Bergen til Jessheim var i rute på minuttet»

TOGFRELST til Bergensavisen

Jernbane-arkitekten

Mens landet ble bygget, satte mange av datidens største arkitekter sine navn på storslåtte stasjonsbygg. Siden var begrepet jernbanearkitekt lenge sovende, men de siste tre tiårene har én mann gjort seg fortjent til denne tittelen mer enn noen annen - Arne Henriksen.

Tekst: OLAV NORDLI **Foto:** HILDE LILLEJORD

– Det var skjebnen som gjorde meg til jernbanearkitekt. Jeg hadde jobb i Trondheim, men i 1975 begynte min kone på Kunstakademiet i Oslo. Derfor søkte jeg på en ledig stilling som avdelingsarkitekt i NSB og fikk jobben i konkurranse med 35 søkere. Siden har det gått slag i slag, forteller Henriksen.

– Jeg var i NSB fram til 1989, da jeg etablerte eget kontor. Men også etterpå har det blitt mange oppgaver knyttet til stasjoner og jernbane, spesielt på nittitallet, da vi vant mange konkurranser. Jeg har også hatt flere jobber for T-banen i Oslo.

Fra refs til ros

En av de første oppgavene i NSB var den nye stasjonsbygningen i Moelv, som er utformet med kobbertak. Kobberet blinker som kjent i sola før det får sin permanente patina, noe daværende generaldirektør i NSB hadde observert på en togreise før bygget var ferdig.

– Jeg ble prompte kalt inn på teppet og fikk beskjed om at dette ikke gikk an, dette så altfor dyrt

ut, humrer Henriksen. Heldigvis var byggingen kommet så langt at det vanskelig å snu, så Moelv fikk beholde det særpregede kobbertaket.

Litt seinere fikk pipen en annen lyd. Moelv stasjon vant nemlig den aller første Brunel-prisen, en prestisjetung, internasjonal pris for jernbanearkitektur. En stolt generaldirektør fikk dermed hilse på dronning Elizabeth under prisutdelingen i England – mens arkitekt Henriksen måtte sitte på tribunen.

«En helt»

Siden har han kommet mer fram i lyset. Arne Henriksen vant også en Brunel-pris ti år senere, for utformingen av Sandvika stasjon. To ganger har han dessuten fått Houens fonds diplom, som er landets fremste æresbevisning for arkitektur og byggeskikk. Holmlia stasjon og vognhallen i Lodalen var prosjektene som ble hedret på denne måten.

– Dette er bare noen eksempler på den store anerkjennelsen som Arne Henriksen og hans arbeider har høstet i fagmiljøet. Henriksen har

også blitt portrettert i et eget TV-program, og nylig utkom en stor praktbok i serien «Norske arkitekter». En anmeldelse av boka hadde overskriften «Fortellingen om en helt».

Moderne uttrykk

Selv er «helten» mer beskjeden når han ser tilbake.

– Stasjoner er offentlige arealer som er knyttet til hverdagslivet for mange mennesker. Jeg har vært privilegert og utrolig heldig som

har kunnet jobbe med så mange slike oppgaver, sier han.

– Da jernbanebyggingen begynte på 1800-tallet, ble det skapt en helt ny bygningstype som ikke fantes tidligere. Stasjonene hentet arkitektspråket fra andre offentlige bygninger, og derfor ble det gjerne monumentalt og flott. Jernbanen var en del av nasjonsbyggingen. Jernbanen var og er historie.

– Jeg har fått lov til å bli en liten del av denne historien, hvor jeg har kunnet bygge videre på tradisjone-

ne og føre dette inn i et moderne uttrykk. Mange ganger har det også blitt spennende møter mellom tradisjonelle bygninger og nye elementer.

«Dikte litt rundt»

– Stasjonen er et sted for ankomst og avreise. Den tar deg imot og bringer deg videre, enten det er på den hverdagslige jobbreisen, eller hvis du er ute på Den store reisen som blir et vendepunkt i livet. Dette er en dimensjon som det er artig

«å dikte litt rundt» og dermed kanskje gjøre opplevelsen mer spennende.

– Jeg synes det er viktig å tilføre en annen dimensjon enn det rent ingeniørmessige. Samtidig har jeg alltid hatt stor respekt for den jobben ingeniørene gjør, og jeg synes det er veldig spennende å jobbe sammen med dem. Da jeg tok fatt på utdannelsen, hadde jeg egentlig tenkt å bli ingeniør selv, før jeg fant ut at det var arkitekt jeg skulle bli.

DEN STØRSTE: Lillestrøm er den største stasjonen Arne Henriksen har jobbet med. Takkonstruksjonene er hans særmerke.





SPESIELL: Arkitekten synes det var moro å jobbe med de store nivåforskjellene mellom spor og terreng på Slependen stasjon. FOTO: JIRI HARVAN



UNIK: Ingen av Arne Henriksens arbeider kan måle seg med vognhallen i Lodalen - i hvert fall hva antall meter angår. FOTO: KJELL NORVIN



IDENTITET: Holmlia stasjon ga en heller pregløs drabantby en identitet. FOTO: ARNE HENRIKSEN

Symbol

Henriksen har gitt Holmlia stasjon en så klar identitet at stasjonen nærmest har blitt et symbol for en heller pregløs drabantby – til tross for at det egentlig bare er en enkel holdeplass med en heis, en trapp og et leskur. Stasjonens profil med det åttekantede heishuset ble adoptert av det lokale kjøpesenteret på vimpler og annen markedsføring.

– Du kan nesten si at Holmlia har blitt en klassiker. Men det er litt trist å oppleve hvordan tidens tann har satt sitt preg siden åpningen i 1983. Stasjoner utsettes for voldsom slitasje og krever mye vedlikehold, og det har vært mange stramme budsjetter i løpet av disse årene.

– En stund etter åpningen ble det også innpasset et billettsalg, som ble

stengt etter kort tid. Det ville gledet meg veldig dersom stasjonen ble satt skikkelig i stand og brakt tilbake til det opprinnelige, sier han.

Opprør

Ingen av Arne Henriksens arbeider kan måle seg med vognhallen i Lodalen – i hvert fall hva antall meter angår. Denne hallen hvor togene får ettersyn og vedlikehold er 400 meter lang, nesten fire ganger så lang som slottet.

– Jeg måtte bare kaste meg over vognhallen. Det var en unik oppgave. På tross av mange krav til funksjonalitet synes jeg dette ble et bygg som har overskudd, med fasade i tegl og et trappeshus som er forlenget til et klokketårn. Dette har blitt et symbol som mange er glade i, og jeg tror det er mange i Ekebergåsen som kommer for seint på jobben hvis denne klokka går feil!

– Forresten har jeg nylig vært på befaring i Lodalen sammen med riksantikvaren, som vurderer vognhallen for bevaring som et byggverk typisk for sin epoke.

Både Holmlia og vognhallen har et postmodernistisk preg. Dette var en periode med opprør mot stivnet modernisme, hvor bruken av arkitektoniske elementer og historiske referanser tiltok.

Et skritt videre

– På nittitallet gikk jeg et skritt videre og laget en bukett med bygninger som jeg er veldig fornøyd med. Nå var det trekonstruksjonene som stod i sentrum, dette preger både Lillestrøm, Slependen, Eidsvoll og Sandvika.

– Slependen var veldig moro. Her ble det bygd en helt ny stasjon da to nærliggende stasjoner ble nedlagt. Med store nivåforskjeller fra sporene og opp til terrenget på begge sider ble Slependen en spesiell kombinasjon av mange elementer som bindes sammen av trekonstruksjoner. Mest typisk er «rotunden», en spiralrampe som er inspirert av en nærliggende kalkovn som også er å finne i Bærums kommunevåpen.

Stor betydning

– Lillestrøm ble ombygd i sam-

band med Gardermobanen og er den største stasjonen jeg har jobbet med, hvor det blant annet er en bred undergang under sporene, nærmest en gate. En jernbanestasjon består av en rekke publikumsbevegelser, og jeg har forsøkt å tydeliggjøre disse bevegelsene gjennom konstruksjoner og romdannelser. Beskyttende «paraplyer» i takkonstruksjonene tar vare på dem som venter på togene, forteller Henriksen, som har nettopp takkonstruksjonene som sitt særmerke.

– Nittitallet var virkelig en spennende tid hvor jeg også fikk anledning til å lede en femmannsgruppe som utarbeidet en formingsveileder for Gardermobanen, et arbeid som har fått stor betydning senere, legger han til.

Ski og Lillestrøm

På 2000-tallet har det blitt færre jernbaneoppdrag, men Henriksen har likevel ikke ligget på latsiden. Blant annet har han vært ansvarlig for Norges varemesse på Lille-

strøm, Jernbanetorget T-banestasjon i Oslo og den nye kollektivterminalen på Nesodden i denne perioden.

Og nå, ved inngangen til enda et tiår, er han tilbake på jernbansporet. Sammen med et rådgiverfirma er Arne Henriksen Arkitekter AS med på planleggingen når Ski stasjon skal bygges helt om som følge av det nye dobbeltsporet Oslo-Ski.

– Vi tegner noe som blir synlig og symboliserer det store arbeidet som dette er. Ski minner litt om Lillestrøm, med en bred undergang under sporene som det er viktig å få til på en god måte. Vi ønsker å anskueliggjøre konstruksjonene og kommer til å bruke massive trelementer i takkonstruksjonene, rører han.

En ekte entusiast

Arne Henriksen trives mellom stasjonene også. Han priser toget som reisemåte og har reist med TGV i Frankrike og med høyhastighetstog i Italia, Spania og Tyskland.

– Det er en kolossal satsing ute i Europa, og det kommer nok hit også. Høyhastighetsbaner bygges ofte i egne traseer, med nye stasjoner som skal innpasses i landskapet. Noe sånt hadde vært morsomt å være med på, sier arkitekten og får stjerner i øynene i sitt sekstisjette år.

– Tog er en utrolig fin måte å reise på, som gir en unik opplevelse av landskapet. Det flotte er at du kommer inn i byen, at du fraktes fra sentrum til sentrum. Jeg er en stor togentusiast og veldig optimist på jernbanens vegne, selv om man står foran mange store oppgaver. Det kreves penger både til investering og vedlikehold, men hvis dette kommer, ser jeg jernbanen som framtidens transportmiddel, sier altså den norske jernbanearkitekten framfor noen i dag – Arne Henriksen.

Boka om Arne Henriksen er skrevet av Ulf Grønvold og nylig utgitt på Pax forlag. 304 sider, kr. 499,-



«Jeg er en stor togentusiast og er veldig optimist på jernbanens vegne»



Fin utsikt

Reisende som ankommer Drammen med tog, får en fin utsikt i det i de svinger over brua inn mot stasjonen.

Og slik ser det også ut den ut motsatte veien.

Fotografen hadde i dette tilfellet med seg en modell, som han plasserte på rett sted i forhold til toget. Brennvidden ble på ca 100 mm, for å få det rette utsnittet og perspektivet i bildet.

Flytoget måtte denne gangen vente på klarsignal inn til Drammen og ankom i lav hastighet - til hell for fotografen.

MITT JERNBANEKUBB

Foto: Øyvind Bardalen
Tittel: Lokfører, NSB
Bor: Drammen
Kamera: Nikon D80



Berger unik historie



Uten Norsk jernbaneklubb ville mye unik jernbanehistorie gått opp i flammer eller blitt til spiker. Når de feirer 40-årsjubileum med stort bokverk, er det lettere å se de store verdiene som kunne gått tapt.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Senioringeniør Arne-Magnus Waaler i Jernbaneverket vokste opp med en far som satt i hovedstyret for NSB og en bestefar som var lokfører. Mens andre gutter skrev opp bilnummer, noterte Arne-Magnus litranummer på tog. Knappt passert tjuå år kom han i kontakt med andre som var like interesserte i å ta vare på sentral jernbanehistorie som seg selv. Sju mann med glødende entusiasme ble starten på Norsk jernbaneklubb (NJK).

– Vi er ubetinget lykkelige når vi ser tilbake. Det har vært moro, men også et slit, sier Arne-Magnus Waaler i dag.

Unikt

Leder av klubben de siste ti årene, og også en periode på 80-tallet, Ole K. Richenberg, kan nå telle opp en medlemsstokk på 2057 medlemmer. Men det er nok ikke noe rush for å melde seg inn.

– Rekrutteringen kommer hovedsaklig på museumsjernbanene, men vi har bruk for mange flere, sier Richenberg.

Oppfordringen går ikke bare til dem som er spesielt flinke på mekanikk, elektronikk, dampkjeler eller gamle sporveksler.

– Også de som har ti tommelotter kan gjøre en viktig innsats for oss, poengterer Richenberg.

Etter at NJK har bestått i 40 år og lagt ned titusenvis av dugnadstimer, er Norge i en særstilling som kan vise fram lokomotiv og vogner fra 1800-tallet som ruller og går. Mens mange har gamle lokomotiv og vogner stående på

utstilling, er det unike her på berget at dette materiellet kan kjøres på sporet den dag i dag.

Mye ros

I boka som oppsummerer de første 40 årene til NJK, er det med takknemlige og rosende hilsener fra så vel jernbanedirektør Elisabeth Enger som NSB-sjef Einar Enger. Og fra Norsk kulturråd.

Det hadde seg nemlig slik at da Norsk kulturråd på 1980-tallet begynte å sette søkelyset på tek-

nisk industrielle kulturminner, hadde NJK allerede eksistert i 20 år, og ble en viktig premissleverandør for det nye satsingsområdet.

I dag er bevaringsarbeidet over den verste kneika. Nå er det fem museumsjernbaner rundt omkring i Norge. Dessuten har jernbaneklubben en operativ avdeling i Norsk museumstog.

Det er ikke lenger nødvendig med skippertak for å berge jernbanehistorien. Men fortsatt er det behov for glødende hjerter.



ENTUSIASTER: Arne-Magnus Waaler (t.v.) var aktivt med på å starte Norsk jernbaneklubb i 1969. Ole K. Richenberg har vært leder i en årrekke. Sammen med de øvrige medlemmene har de sørget for at Norge har en unik samling lokomotiv og vogner som fortsatt kan kjøres.

Dampende 100-årsju bileum

I en blågrå sky av damp trakk et av verdens eldste autentiske veteranlokomotiv i drift, 149 år gamle Caroline jubileumsmarkeringen da Solørbanen feiret 100 år lørdag 12. juni.

Tekst og foto: JON IVER GRUE



FØRSTE TOGTUR: Per og Marius Nyen Hansen tilbragte sin aller første togtur på harde trebenker i III.-klassevognene på jubileumstoget.

Jubileumsturen fra Hamar til Flisa der toget snudde, artet seg nesten som en signingsferd. Folk sto med fotoapparat og filmkamera langs skinnene for å forevige ferden. Det var også rene folkevandringen til stasjonene i Våler og på Flisa med korpsmusikk, taler og stor festivitas. Selv ikke striregn la en demper på den stilfulle feiringen.

Karetvogner

Norsk Jernbanemuseum på Hamar hadde for anledningen hengt fem karetvogner bak på Caroline. Karetvognene er fra 1870- og 1880-årene og uten gjennomgang mellom vognene og kupeene.

– Det dumper fælt, sa Petter (6) og Marius (8) Nyen Hansen fra de harde trebenkene på 3. klasse. I gamle dager var de billigste plassene nemlig tiltenkt allmuen, mens de «kondisjonerte» og bedre bemidlede kunne breie seg på plysstrukket komfort i 2.-klassevognene. Jubileumstoget var fullbooket lang tid i forveien, og selv om brødreparet fikk tresmak i baken, så deres aller første togtur ut til å gi mersmak.

Åpnet av statsministeren

Den tredje desember i år er det 100 år siden kong Oscar II åpnet øvre deler av Solørbanen fra Flisa til Elverum.

– 400 mann var med på byggingen av den 44 kilometer lange togtraseen, sier banesjef Tor Rørosgård. Lønna var på 43 øre timen, og det tok over to år å bli ferdig. Den største konstruksjonen på



strekningen er den 83 meter lange brua over Glomma ved Haugsfoss. Den vakte oppsikt og var i sin tid den lengste brua som er bygget som en fagverksbuekonstruksjon i Norge. Den søndre delen av Solørbanen sto ferdig i 1883. Hele banestrekningen fra Kongsvinger til Elverum er på 94 kilometer.

Godstrase nord-sør

– I et par perioder gikk også

trondheimstogene på Rørosbanen her. Solørbanen hadde mye å si for området. Den la grunnlaget for at tettbebyggelser vokste opp der jernbanestasjoner ble etablert, men i 1994 var det slutt på persontrafikken. De siste årene har det kun gått godstrafikk med i det vesentlige tømmer og flis som produkter, sier Rørosgård. I framtida ser han Solørbanen sammen med Rørosbanen som en naturlig godstrase

nord-sør med dobbeltspor inn i Sverige.

– Må bli elektrifisert

– Et fullastet godstog tilsvarende 25 trailere med gods. I forhold til miljøet og CO₂-utslipp er det viktig å få mer av godstransporten på vei over på jernbane. Jeg har merket meg at det er en langt større interesse og diskusjon om elektrifisering av Solørbanen nå enn før.

Her må det politisk vilje til, slik at det blir en visjon å styrke Solørbanen og Rørosbanen som i dag bare har dieselmotoren med sine begrensninger, sier Rørosgård.

Elektrifisering av Solørbanen er også viktig for å gjenåpne den for persontrafikk.

– Det er mange tettsteder og nok folk til at det burde være grunnlag for ny persontrafikk, fastslår Rørosgård.

FOLK OG DAMP: Det var mye folk på perrongen da jubileumstoget trukket av det 149 år gamle damplokomotivet Caroline ankom endestasjonen på Flisa.



STOR INTERESSE: Jubileumstoget var gjenstand for stor interesse og ble fotografert og filmet for ettertiden.



KONDUKTØR: Per Korslund har jobbet som konduktør på Solørbanen. På Flisa stasjon kom han i ivrig samtale med Elverums varaordfører Arnfinn Uthus (til venstre) og ordfører Kjell Konterud i Våler.



TIDSRIKTIG: Jo Hulbækdal var tidsriktig antrukket til jubileumsturen på Solørbanen. Det samme var Randi Mælum som fru Søren Berg (til venstre) og Karen Syversætre som herr Guttorm Syversætre.

High Speed 1 til salg

Høyhastighetsbanen fra London til den engelske kanal skal legges ut på salg. Prisen forventes å komme på rundt 20 milliarder kroner. Banen eies av Network Rail og London & Continental Railways. Det spekuleres i om Network Rail vil gå inn med en mindre andel i et konsortium som vil by på banen. Den nye regjeringen i Storbritannia skal kutte kraftig i kostnader og har oppfordret offentlige etater til enten å skaffe mer inntekter eller selge ut deler av virksomheten.

OPS-avtale i Portugal

Nå er avtalen som sikrer utbygging og drift av høyhastighetsbanen mellom Lisboa og grensen mot Spania signert. Utbyggingen av denne 165 km lange strekningen er tidligere omtalt i Jernbanemagasinet, med en statlig andel av investeringene tilsvarende sju prosent. Fra banen står ferdig og i 35 år framover skal staten betale 320 millioner kroner årlig til selskapet som bygger og drifter banen. Summen tilsvarer den beregnede verdien av de miljømessige og samfunnsøkonomiske fordelene med banen.

Lyntog

Jernbaneselskapene i Ukraina og Russland er blitt enige om å samarbeide om å bygge tre høyhastighetsbaner mellom de to landene, med høyeste prioritet for en bane mellom hovedstedene Kiev og Moskva. For å få til et effektivt opplegg er de to selskapene enige om å oppfordre myndighetene til å legge opp til en litt mer smidig grensekontroll enn i dag. Selskapene ble også enige om å satse på en lokomotivtype som kan kjøre på begge lands strømforsyning slik at de slipper å skifte lok underveis.

Mer lyntog

Statsråder fra Frankrike, Spania og Portugal møttes nylig for å diskutere koordineringen av et sammenhengende høyhastighetsnett i Sørvest-Europa. Arbeidet har full støtte fra EUs transportminister Siim Kallas, noe som igjen kan føre investeringene inn på EUs budsjett for 2014-20. Ministrene har oppfordret de aktuelle togselskapene SNCF, RENFE og CP til å danne et felles selskap a la Eurostar og Thalys til å operere dette høyhastighetsnettet.

Betre for britane

Etter at Network Rail, søsterorganisasjonen til Jernbaneverket, tok over konkursbuget etter Railtrack, har jernbanen i Storbritannia år for år prestert betre. For siste rekneskapsår, som går frå april til april, kan Network Rail slå i bordet med ein presisjon på 91,5 prosent.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **FOTO:** NETWORK RAIL

I Storbritannia reknar dei pendlartog/lokal-tog som punktlege om dei er fem minutt seine. For regiontog er kravet ti minutt (i Noreg blir toga målte på 3 og 5 minutt avvik frå ruteplanen). Likevel har britane aldri hatt så presise tog som i fjor. Året før målte dei 90,6 prosent. Betringa frå 90,6 til 91,5 prosent sparte dei reisande for 1200 timar med forseinkingar.

Når britane kan juble over at dei har såpass punktlege tog, er det òg fordi det var skikkelig ille då Network Rail tok over for Railtrack i 2002. Då blei berre 78,6 prosent av toga klokka inn innan 5- og 10-minuttsgrensa. 91,5 prosent for siste år er også meir enn det styresmaktene hadde sett som krav til Network Rail.



HAR KONTROLL: Network Rail har stadig betre kontroll på jernbaneinfrastrukturen i Storbritannia.

Meir jubel

Ikkje berre har toga i Storbritannia vorte meir punktlege, kundane kan også gle seg over at det aldri har vore meir trygt å reise med tog, og at dei aldri har hatt fleire tog å velje blant.

24 000 tog om dagen syner at Storbritannia framleis er eit togrike. Dei køyrer til dømes langt fleire tog enn naboane i Frankrike og mange, mange fleir enn italienarane.

Til å skjytte spor, signalanlegg og så bort-

etter har Network Rail 37 000 tilsette. Kvar og ein av dei fikk ei påskjøning for fjoråret på 10 000 kroner kvar. Det var fordi dei overoppfylte mange av dei måla som var sette.

Frøet er sådd i USA

Da president Obama under finans-krisen i fjor lovte statlige penger til jernbanebygging, våknet en mengde amerikanske togvenner til live. Men også noen som synes det er helt pyton å bruke skattebetalernes penger på slikt.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Det meste er stort i USA, men ingen skal påstå at de har tenkt stort i forhold til jernbane. Når president Obama tydelig har signalisert at det for ham er viktig å få på plass en moderne jernbane, starter de fra

bunnen av. Den mest moderne jernbanestrekningen i dag, og omtrent den eneste som er elektrifisert, er Nordøstkorridoren fra Boston via New York, Philadelphia og Baltimore til Washington DC. Denne strekningen er så godt som nøyaktig like lang som Nordlandsbanen og betjener byer med en befolkning på mer enn 20 millioner innbyggere. En reise på denne strekningen tar mellom seks og åtte timer og koster 1500-1800 kroner.

På de 40 milene mellom New York og Washington er toget like populært som flyet, men likevel er det fire ganger så mange som bruker bil. Denne strekningen gjøres unna på litt under tre timer.

Mye uavklart

Det amerikanske transportdepartementet har tegnet opp noen aktuelle korridorer for høyhastighetstog. Et spørsmål som fortsatt drøftes, er imidlertid om det er nødvendig å bygge nytt eller om det er mulig å benytte de godsbanene som ligger der.

Et annet spørsmål er hvor fort toget må kjøre. Det amerikanske jernbanedirektoratet (FRA) har definert høyhastighet som minst 90 miles i timen, eller om lag 145 km/t. Med et slikt utgangspunkt skal det ikke så mye til før det blir høyhastighet.

Det statlige bidraget på 60 milliarder kroner vil være et bidrag til de statene som først kommer opp med ønske om å starte byggingen. Her var både Florida og California

kjapt ute med å ønske bidrag. California, med republikaneren Arnold Schwarzenegger i førerstolen, har klare tanker for sin del. De vil bygge moderne jernbane, og de vil bygge nå.



MODELL: Dette er en modell for det som kan bli amerikanske høyhastighetstog. California med Arnold Schwarzenegger i førersetet ønsker å bygge en moderne jernbane nå.



Jernbaneverket

Sentralt

Fungerende Informasjonsdirektør
Ann-Kristin Endal
Tlf: 22 45 52 50/997 40 740
e-post: enan@jbv.no

Info Utbygging

Informasjonssjef
Kjell Bakken
Tlf: 22 45 59 40/916 57 573
e-post: kba@jbv.no

Info Øst

Informasjonssjef
Thor Erik Skarpen
Tlf: 22 45 51 44/916 55 144
e-post: skat@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Tlf: 59 96 60 50/916 50 176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås
Tlf: 72 57 25 25/916 72 725
e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef
Henning Lode
Tlf: 51 56 96 50/916 69 650
e-post: holde@jbv.no



Jernbane og politikk

Det er få ting som engasjerer jernbanefolk sterkere enn organisasjonsspørsmål. De som har levd en stund, vil huske avskaffelsen av stasjonsmesterstanden og innføringen av områdedriften ved NSB. Senere kom en prosess som delte NSB opp i divisjoner og på slutten av 80-årene ble NSBs åtte distrikter lagt ned. Fra de siste 15 år kan vi nevne separasjonen i 1996 etterfulgt av skilsmissen mellom trafikk-selskapet NSB BA (i dag AS) og infrastrukturen i Jernbaneverket. Slike prosesser ledsages regelmessig av diskusjon og en del uro, først og fremst internt. Av og til har likevel jernbanens organisasjon spilt en rolle også på den storpolitiske scenen. Det skjedde da grunnlaget for vårt parlamentariske flertallsstyre ble lagt i Stortinget i 1880-årene.

Det var som mange vil huske venstremannen Johan Sverdrup som var anfører for opposisjonen i Stortinget i kampen mot regjeringen og dens konservative støttespillere. Hvis vi graver litt dypere i hjernelageret og tenker tilbake på historietimene i skolen, vil vi kanskje minnes at gjennombruddet for Stortingets makt over regjeringen kom etter en riksrettssak i 1884 som dømte statsministeren og flere andre statsråder fra embetene sine. Selv om spørsmålet om å gi statsrådene adgang til Stortinget har blitt stående som det store stridsspørsmålet for riksretten i historiebøkene, var regjeringens negative holdning til å la Stortinget utpeke to

medlemmer av det nye Sentralstyret for jernbanene en sentral del av tiltalen og en sak som samtlige regjeringsmedlemmer ble ilagt bot for.

Det å få stortingsrepresentanter direkte inn i styret av jernbanen kunne ha sine sider, og på bakgrunn av senere tiders anklager om detaljstyring av jernbanen, er Sverdups mål om å «innordne jernbanenes betydelige og stigende driftshusholdning under en forberedende gransking, regulering og kontroll, som sikrer de overordnede myndigheter en betryggende innflytelse like ned til forretningsførselens detaljer» nokså profetisk. Etter regjeringsskiftet i 1884 kunne så de første stortingsvalgte styremedlemmer ta sete i Sentralstyret slik det nye styringssystemet fra 1883 forutsatte.

Enkelte trekk fra dette organisasjonskartet overlevde meget lenge. Det var for eksempel i 1883 at NSB fikk sin første generaldirektør med Lorentz Henrik Müller Segelcke. Den siste ble Robert F. Nordén. Og mens det i dag stønnes over stadige endringer i styringen av jernbane-enhetene, kan det konstateres at distriktssystemet – som også ble innført i 1883, i hovedtrekkene ble stående i mer enn 100 år. Det var ikke før i 1988 under «junirevolusjonen» som den gang fungerende generaldirektør Tore Lindholt kalte omveltningen, at distriktsinndelingen og distriktssjefenes sentrale rolle som regionale fyrtårn og



døråpnere for jernbanen falt bort. NSB, Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn med underliggende enheter fremstår dessverre ikke umiddelbart som like oversiktlige og lett tilgjengelige i dag.

Apropos Johan Sverdrup, så var han også en av de første som så behovet for en samordnet planlegging og utbygging av infrastruktur for norsk samferdsel, det man i våre dager gjør i regi av Nasjonal transportplan med ti års planhorisont.

Planer er nå én ting – penger noe annet, og så lenge regnemesterne i Finansdepartementet får lov til å sette økonomisk fasit for anleggs levetid og sette opp avkastningskrav som går utenpå «Oljefondets», så vil det gå både smått og seint med utviklingen av samferdselen i fedrelandet. Det blir heller ikke annerledes dersom vi om et par-tre år trolig får et trafikkverk også hos oss slik som Trafikverket i Sverige har avløst Banverket og Vägverket.